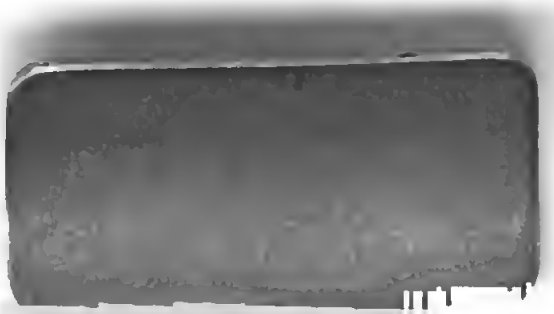


Digitized by Google

851

Sonderausgabe des Buches

Stürme und Luftsiege

des kgl. bayr. Hauptmanns

Ritter von Tutschek

Numeriertes Exemplar

Nr. 18

†

Am 15. März 1918
ist der Kampfflieger
Kgl. Bayer. Hauptmann

Ritter von Tutschek

gefallen,

der dieses Buch, dessen letzte Zeilen bis in die ersten Märztage reichen, in der treuen deutschen Art, die dem Tapfern zu eigen, in dem fröhlichen, sieghaften Sinn des deutschen Kriegers schrieb.

Kgl. Bayr. Hauptmann
Ritter von Tutschek

Stürme und Luftsiege

Verlag Gustav Braunbeck G.m.b.H
Berlin W 35

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Uebersetzung vorbehalten.
Copyright 1918 by Verlag Gustav Braunbeck G. m. b. H. Berlin W 35.

Umschlagzeichnung von M. Schammler.
Buchzeichnungen von G. Eichhorn.

287350
FEB -3 1925
=0842
T88

Vorwort

Im Felde, März 1918.

Im Kreise lieber Kameraden kramte ich in alten Erinnerungen, erzählte von Stürmen, die ich an der Spitze meiner Kompagnie, von Luftkämpfen, die ich als Führer meiner Jagdstaffel mitgemacht. Auf vielfaches Drängen entschloß ich mich, meine Erinnerungen, soweit sie nicht schon in Briefen und Tagebuchblättern schriftlich niedergelegt waren, aufzuschreiben und weiteren Kreisen zugänglich zu machen. Die Arbeit verkürzte mir die unerwünschte Muße bis zur völligen Wiederherstellung von meiner letzten Verwundung.

Die Blätter bieten keine vollständige und fortlaufende Schilderung meiner Kriegserlebnisse als Adjutant und Kompagnieführer. Sie geben auch keine lückenlose Darstellung meiner Flüge und Kämpfe als Feld- und Jagdflieger. Sie wollen nicht mehr sein als Augenblicksbilder, aber ungefärbte und mir aus irgendwelchen Gründen besonders unvergeßliche Augenblicksbilder aus einem Kriegsleben, wie es ähnlich zahllose andere durchkämpft, durchjubelt und durchlitten haben.

Tutschek
Hauptmann und Kommandeur
eines Jagdgeschwaders

Inhaltsverzeichnis

Seite

Vorwort 7

1. Die Feuertaufe 11
2. Ein Feldpostbrief aus dem Lazarettzug . . . 17
3. Petrylow 31
4. In Serbien 59
5. Mein letzter Sturm als Infanterist 69
6. Ein gänzlich benebelter Flug 79
7. Mein erster Luftsieg 84
8. Aller Anfang ist schwer 89
9. Der letzte Flug mit Prinz Friedrich Karl . . 94
10. Der neue Staffelführer fliegt zum ersten Male 99
11. Der Nieuport mit der üblen Linkskurve . . . 104
12. Ich bin doch kein feiner Mann 109
13. Die freche Gasblase 113
14. Selbst abgeschossen 118
15 Das Ende eines tollkühnen Spads 124
16. Mein zweiter Sturz 129
17. Der deutsche Fesselballon als rettender Engel . 136
18. Vier dumme Spads und Ladehemmung . . . 143
19. Der abgeschossene Propeller 148
20. Des schwarzen Jagdfliegers letzter Jagdtag. . 151
21. Wieder in den Lüften auf dem neuen Fokker-dreidecker 169
22. „Nur ein Viertelstündchen“ in zehn Meter Höhe 174
23. Ein Zusammenstoß in der Luft 180

Anhang: Fliegersprache 184

Die Feuertaufe

Es war glühend heiß, als wir, das schußbereite Gewehr unterm Arm, hinter jedem Busch den bösen Feind witternd, in den ersten Augusttagen 1914 den steilen Vogesenpfad hinaufkeuchten. Vor uns lag die Kuppe des Donon. Weit und breit kein Franzose zu sehen. Drunten, nördlich von uns, da rollte und grollte es in der Ebene, da durften unsere Kameraden dem Franzmann schon deutsche Hiebe versetzen. Wir hier oben im Grenzschutz, mit dem Armeeoberkommando verbunden durch die

Telephonstrippe, fürchteten bereits, überhaupt nie zum Schuß zu kommen. Ab und zu zog ein feindlicher Flieger über unsere Köpfe weg, und dann schlug ein wütendes Gewehrfeuer gen Himmel, immer ohne Erfolg. Es war zum Verzweifeln.

Ich lag mit dreißig Leuten aus dem Hochgebirge Südbayerns in einem kleinen Neste hoch droben und spähte nun schon sechs Tage vergebens auf französische Kavallerie aus. Mein Bursche kochte in des Bürgermeisters Küche für uns alle, und meine braven Kerle, die täglich weite Fernpatrouillen gehen oder auf dem Rade fahren mußten, entwickelten einen mächtigen Appetit. Alles war bei Tag und Nacht bis an die Zähne bewaffnet, denn es war ja Krieg. Schon ein Ausziehen der Stiefel nachts dünkte uns unvorsichtig und gefährlich.

Eines frühen Morgens kam von den Grenzförstereien eine telephonische Meldung nach der andern, der Feind wäre in dicken Massen auf verschiedenen Straßen im Anmarsch. In edlem Kampfeszorn zogen wir ihm entgegen. Bei Vallerystal gab es den ersten Zusammenstoß.

Einen überraschenden Feuerüberfall auf nichtsahnende französische Kavallerie aus nächster Entfernung. Nicht umsonst trug die Hälfte meiner Leute die Schützenschnur. Wir sahen und fühlten zum ersten Male die Schrecken des Krieges. Mehr und mehr mußten wir zurück, bedrängt von großer Ueberzahl. Die ersten Schrapnelle pfiffen über die Dächer unseres kleinen Vogesendörfchens, und wie die Not am größten war, da erschien von Süden her die Hilfe in Gestalt des 40. preußischen Regiments „Hohenzollern", dem ich mich mit meinen Leuten unterstellte. Von meiner eigenen Division war ich seit Tagen abgeschnitten und ohne Nachricht; sie kämpfte drunten bei Saarburg.

Frohgemut zog ich als Kompagnieführer im 40. Infanterie-Regiment am Abend über Berge, durch Wald und Schluchten dem Feind entgegen. Am frühen Morgen standen wir in einem Walde, bereit zum Angriff. Zwei bis drei Kilometer vor uns lag drunten im Grunde Hochwalsch; dort sah man mit dem Glase deutlich die Rothosen herumwimmeln. Uns lachte

das Herz im Leibe. Dicht neben und hinter uns waren zwei 15-Zentimeter-Batterien aufgefahren und sandten ab 11 Uhr vormittags mit mathematischer Genauigkeit ihre ehernen Grüße hinüber in den dichtbesetzten Ort. Wir sahen unter den Volltreffern Häuser zusammenbrechen und die Kerle drüben wie eine wild gewordene Herde umherlaufen, um Schutz zu suchen vor den einschlagenden Geschossen. Wir lagen inzwischen, noch unerkannt von der feindlichen Artillerie, nicht weit vor unseren Batterien und verpflegten uns aus unseren Feldküchen, während über uns hinüber und herüber die Geschosse heulten.

Um 2 Uhr nachmittags kam der Angriffsbefehl. Noch einige Worte an die Kompagnien, dann ging es vorwärts durch Gestrüpp und Unterholz, allen voran unser tapferer Bataillonskommandeur, immer die lange Pfeife im Mund. Noch deckte uns der Wald. Der Gefechtslärm kam näher und näher. Einige eingesehene Lichtungen werden im Marsch-Marsch überschritten. Am Waldesrand legten wir eine kurze Schnaufpause ein. Und nun klopfte doch

jedem etwas das Herz, als wir hinausblickten auf den Ort, etwa 1 Kilometer vor uns, und das große Feld mit den faſt mannshohen Aehren, das wir im Sturm durchmeſſen ſollten.

Doch zu Gedanken war keine Zeit mehr. Der Feind hatte den Angriff erkannt. Mit metallenem Klang zerſprangen dicht über und hinter uns ein, zwei Lagen franzöſiſcher Schrapnelle. Nun vorwärts. Ueber Zäune und Hecken geht's ins Aehrenfeld hinein. Trocken knattert von unten das Maſchinengewehr- und Infanteriefeuer. Die Querſchläger ſtreichen pfeifend durchs Getreide, durch das eine lange Linie, nur mit Helm und blitzendem Seitengewehr die Aehrenköpfe überragend, entſchloſſen vorwärts haſtet. Näher und näher kommt der Ortsrand, wir ſind noch 600, 500 Meter weg, da erſchallt auf viel zu weite Manöverſturmentfernung ein vielhundertſtimmiges, brauſendes Hurra und alles ſtürzt vorwärts, jeder will der erſte am Feind ſein. Dort wird das Feuer ſchwächer. Außer Atem und keuchend kommen wir an. Der Franzoſe läuft in den Ort zurück, verfolgt von raſendem Feuer. Rechts von mir iſt eine

Fahne erbeutet. Außerdem haben wir zwei Maſchinengewehre genommen, die nicht mehr rechtzeitig abgebaut hatten und deren Beſatzung im Nahkampf niedergemacht worden war.

Aber nun hatte ſich unſer Gegner erholt. Aus allen Häuſern krachte es uns entgegen, einzeln mußten die Gebäude erſtürmt werden. Es floß viel Blut. Kaum hatte unſere Artillerie ihr Feuer etwas zurückverlegt, als ſchon die franzöſiſchen Haubitzen eine Lage nach der anderen ins Dorf ſetzten. Mit Einbruch der Dämmerung war auch der jenſeitige Ortsrand genommen. Die Nacht benutzte der Franzoſe zum Abbau, und am nächſten Morgen ging's in raſcher Verfolgung über die Grenze auf die Feſtung Epinal zu.

Ein Feldpostbrief aus dem Lazarettzug

Preßburg, 9. Mai 1915.

Bin leicht verwundet, Granatsplitter im linken Unterschenkel. Seit zwei Tagen auf dem Transport von Galizien in ein deutsches Lazarett, hoffe jedoch, in ein bis zwei Monaten wieder zu meinem Regiment stoßen zu können, das eben den Russen in stürmischer Verfolgung auf Przemysl nachdrängt.

Du hast inzwischen im Heeresbericht von der gewaltigen Durchbruchsschlacht bei Tarnow—Gorlice gelesen. Wir waren dabei an erster

Stelle beteiligt. Mitte April in Douai, wo wir in Ruhe lagen, beſichtigte gerade der Diviſionskommandeur mehrere Kompagnien im Sturm- und Grabenkampf, als ein Auto angebrauſt kam, ein Generalſtabsoffizier ausſtieg und Sr. Exzellenz ein Telegramm überreichte; und mit einem Aufleuchten in ſeinen Mienen rief dieſer den um ihn verſammelten Offizieren zu: „Meine Herren, aus dem Manöver wird Ernſt. Uebung wird abgebrochen, Befehl zu ſofortigem Abtransport folgt.“

Unter eifrigen Debatten, wohin es wohl ginge, ob nach Flandern, den Vogeſen oder vielleicht gar nach Rußland — letzteres wagten wir kaum zu hoffen —, zogen wir heim in die Quartiere. Nie hatte die „Wacht am Rhein“ ſo gewaltig aus Hunderten von Soldatenkehlen durch die Straßen des Franzoſenſtädtchens geklungen, wie auf dieſem letzten Marſch durch Douai.

Abends 9 Uhr ſtand die Kompagnie fix und fertig da. Ein frohes „Guten Abend“ ſchallte mir als Antwort auf meinen Gruß entgegen. Nach einigen kurzen Worten, einem dreifachen

Hurra auf Kaiſer und Reich und einem Griff, wie er kaum im Frieden einer aktiven Kompagnie zuzutrauen war, ging es mit frohem Geſang zur Verladerampe.

Ein Wort über das Verhältnis meiner Leute zu ihren Franzoſenwirten. Es war nie eine Klage gekommen. Wenn ich die Quartiere nachſah, ſo fand ich unſere Mannſchaften oft mit den kleinen Franzoſenbengeln ſpielen. Ein kleines Kind ſchrie jedesmal, wenn es den Schnuller aus dem Munde verlor, „Urra!“ Das war, außer „Mama“ das einzige Wort, das der Schlingel ſchreien konnte. Und beim Abſchied floß ſogar von ſeiten der mehr oder weniger holden Weiblichkeit, die ſich beim Abmarſch vollzählig eingefunden hatte, manche Träne.

Der Zug puſtete los. Es ging durch Brüſſel über die deutſche Grenze nach Köln. Die Möglichkeit, nach Flandern oder der Champagne zu kommen, war ſchon vorüber. Wir wandten uns dem Rhein zu, unter donnerndem Hurra fuhren wir hinüber. Die Würfel ſind gefallen, es geht nach Oſten. Du glaubſt nicht, wie wir uns freuten. Ueber Magdeburg nach Berlin. Hier

begannen die Meinungsverschiedenheiten von neuem. Während die einen Sehnsucht nach Riga hatten, zogen die andern das milde Klima Serbiens vor. An Galizien dachte niemand. Erst als wir bei Oderberg die österreichische Grenze überschritten und in wundervoller Gebirgsfahrt durch die Hohe Tatra den Karpathen zustrebten, dämmerte es in uns.

Kurz vor Gorlice wurden wir ausgeladen. In einer Gluthitze marschierten wir durch das Hügelland gen Osten der Front zu. Es war ein buntes Leben und Treiben auf den staubigen Straßen. Autokolonnen, deutsche Artillerie, entgegenkommende ungarische Husaren in ihren bunten Uniformen, Kaiserjäger und andere k. u. k. Infanterie, die durch deutsche Truppen abgelöst waren und mit frohem Zuruf an uns vorbeigingen: all das war uns noch neu. Wir ritten voraus, um die Stellungen der Tschechenregimenter, die wir übernehmen sollten, zu erkunden und das Einrücken in ihre Gräben bei Nacht vorzubereiten.

Die k. u. k. Offiziere empfingen und bewirteten uns überaus gastfreundlich. Nur selten

fiel ein Schuß, und das Ganze machte auf uns, die wir den Grabenkampf im Westen gewohnt waren, zunächst einen überaus gemütlichen Eindruck. Aber drüben am gegenüberliegenden Hang, wohl 2 Kilometer von unseren Stellungen entfernt, zogen sich vier Systeme von Schützengräben hintereinander um einen Berg herum — es war der Zamezysko; sein Gipfel war mit Wald bestanden. Und davor ganz eklige Drahthindernisse und vor diesen viele Leichen, die von einem österreichischen Angriff herstammten und, von den Russen ausgezogen, sich weiß vom dunklen Grund abhoben. Ein wenig schöner Anblick für jemand, der in einigen Tagen diese Stellungen nehmen soll. Drunten im Grunde zwischen den Stellungen wand sich ein munteres Flüßchen. Dicht daran, auf der anderen Seite, die vordersten russischen Postierungen.

Es wurde Abend. Die Ablösung durch meine todmüden Leute vollzog sich trotz der schlechten gegenseitigen Verständigung lautlos und ohne Schwierigkeit. Unterstände gab's fast gar keine, aber auch anscheinend nur eine russische Batterie, und diese schoß immer nach der Uhr und immer

auf den gleichen Fleck. Meine Leute gewöhnten sich rasch ein. Sie mußten, um bei den Russen kein Mißtrauen aufkommen zu lassen, in allem die Gewohnheiten der früher hier hausenden k. u. k. Bundesbrüder nachahmen.

In den nächsten Tagen wurden durch rege Patrouillen- und Erkundungstätigkeit die Einzelheiten der feindlichen Stellung genau festgestellt. Am letzten Aprilnachmittag wurde für 1 Uhr nachts ein gewaltsamer Vorstoß über das Flüßchen zur Besetzung einer dem Feinde näher gelegenen Sturmstellung befohlen. Kurz vor 1 Uhr zog ich mit meiner Kompagnie los. Es gelang uns, unbemerkt den Bach zu überschreiten und die Russen, die in den Häusern ahnungslos um ein gemütliches Lagerfeuer saßen, ohne einen Schuß zu überrumpeln. Die Kerle hatten ihre Gewehre zu Pyramiden zusammengesetzt und dachten gar nicht daran, sich zu wehren, sondern ergriffen spornstreichs das Hasenpanier. Aehnlich war es den Nebenkompagnien gegangen. Nur weiter rechts war es zu kurzen, schmerzlosen Handgranatenkämpfen gekommen.

Rasch war die Kompagnie verteilt, und sofort buddelte sich jeder ein, denn in den nächsten Sekunden mußte ja das Infanteriefeuer von der Höhe herunter einsetzen. Auf einmal flammten überall Brände auf: um Licht zum Sehen zu haben, hatten die Russen einige Hütten angezündet. Gleichzeitig brach ein rasendes, aber miserabel gezieltes Schnellfeuer aus Hunderten von russischen Gewehren los; wir waren aber schon zu tief in der Erde, um noch getroffen werden zu können. Sie regten sich da droben anscheinend mächtig über unsere Frechheit auf, sie so mitten in der Nacht zu stören, konnten sich aber zu keinem energischen Gegenstoß mit der blanken Waffe aufraffen. Als der Morgen anbrach, hatten wir uns schon ganz gemütlich eingerichtet, und vergnügt meldete ich telephonisch meinem Bataillonskommandeur mehrere Dutzend gefangene Russen und keinen einzigen Verwundeten meiner Kompagnie. Den ganzen 1. Mai hindurch versuchten sich die Russen in Gegenstößen den Hang herunter; alle brachen, von Artillerie-, Infanterie- und Maschinengewehrfeuer gefaßt, blutig zusammen. Unsere

Artillerie hatte sich inzwischen vorsichtig und unauffällig mit einzelnen Schüssen auf die einzelnen feindlichen Stellungen eingeschossen. Leitender Gedanke blieb immer noch, die Herren da drüben nicht zu früh mißtrauisch zu machen.

Da kam nachmittags der Angriffsbefehl: „Am 2. Mai, 10 Uhr vormittags, nach vierstündiger Artillerievorbereitung, Sturm.“ Am frühen Morgen wurden die letzten Vorbereitungen getroffen; Munition und Verpflegung wurden verteilt, alle Unterführer noch einmal eingehend unterwiesen, die Uhren verglichen. Nun war alles fertig.

Fünf Minuten vor 6 Uhr lag alles noch in tiefstem Frieden. Kein Schuß fiel, nichts regte sich drüben am Russenberg.

Die Uhr zeigt 6.

Da, ein Grollen und Rollen und Sausen in der Luft, als wenn ein Orkan losbräche, und auf einer 40 Kilometer breiten Front donnern unzählige Geschütze von der leichten Feldkanone bis zum 30,5-Zentimeter-Mörser los. Und nun schlagen die ersten Lagen drüben ein; sie sitzen gut. Staub, Rauch und Qualm und einige hoch-

geſchleuderte Ruſſenleiber. Und nun hämmern unſere Batterien planmäßig einen Ruſſengraben nach dem anderen ab. Einige Gruppen ſtürzen verzweifelt von einem Graben in einen anderen. Unerbittlich erfolgt Einſchlag auf Einſchlag. Wie ein Panorama ſpielt ſich das alles vor uns ab. Die ruſſiſche Batterie, die es gewagt, einige Lagen auf uns abzugeben, war ſofort gefaßt und vernichtet worden. Wir können daher ungeſtört, mit dem Oberkörper über die Bruſtwehr lehnend, dem gewaltigen Vernichtungswerk zuſchauen. Von den ruſſiſchen Schützen dachte keiner in ſeiner Todesangſt daran, zu ſchießen.

In kurzen Feuerpauſen, die auf der ganzen Front eingelegt wurden und in denen dann tiefe Stille eintrat, wurden der Artillerie telephoniſch die Beobachtungen über Lage und Wirkung des Feuers mitgeteilt und die Feuerräume neu verteilt. Nach 20 Minuten Pauſe begann von neuem das gewaltige Drama. Wir dachten, da drüben könne gar nichts mehr am Leben ſein. Meine Leute waren frohen Mutes und konnten den Augenblick des Sturmes kaum erwarten.

Nun noch 5 Minuten. Das Wirkungsschießen der Artillerie wird zum Trommelfeuer auf die vordersten Stellungen. Und plötzlich lösen sich überall Gestalten aus den Gräben, stürzen vorwärts, vorwärts auf den Berg zu. Im Wettlauf keucht alles den Berg hinauf. Jeder weiß, was beim Sturm die verlorene Sekunde ausmacht — tausend versäumte Möglichkeiten, tausend wachsende Gefahren, wenn der Gegner Zeit gewinnt, sich von der Betäubung zu erholen, zu schießen. Noch sind wir 500, 400, 300 Meter weg von den vordersten Gräben. Das russische Infanteriefeuer prasselt die Höhe herunter, schlecht und hastig gezielt, nur wenige Leute stürzen. Plötzlich links rückwärts von mir ein furchtbarer Krach, anscheinend eine zu kurz gegangene Mörsergranate. Der Luftdruck wirft mich zu Boden. Ich springe auf, sehe rückwärts von mir einen Knäuel zerfetzter Menschen. Nur jetzt nicht denken. Vorwärts. Beim Auftreten fühle ich einen stechenden Schmerz im linken Fuß. Aber alle Gedanken sind beim Sturme. Schon haben wir die Drahthindernisse erreicht. Einige Russen heben die Hände hoch,

andere, die ſich wehren wollen, werden mit Kolben und Seitengewehr niedergemacht. Es muß ſein. Das iſt der Kampf ums eigene Leben.

Rechts von uns, beim zweiten Bataillon, iſt es nicht ſo gut gegangen. Da waren plötzlich Maſchinengewehre aufgetaucht und hatten ganze Reihen der tapferen Stürmer niedergeriſſen. Als die Ruſſen ſich durch uns in ihrer rechten Flanke bedroht ſahen, gaben ſie auch dort ihren Widerſtand auf. Mit erhobenen Händen liefen ſie ohne Waffen durch unſere Stürmerreihe und den Hang hinunter zu unſeren Reſerven, die die Gefangenen liebevoll in Empfang nahmen. Vorwärts ging's. Wir krochen mit zerriſſener Uniform und blutig geſchundenen Händen durch Draht- und Aſtverhau, brachen kurzen Widerſtand in der zweiten, dritten und vierten Stellung, und nun waren wir durch.

Vor uns überall zurücklaufende Ruſſen, die wir, auf nächſte Entfernung ſtehend, freihändig abſchoſſen. Unten im Tale das brennende Gorlice mit ſeinen ſchwarz qualmenden

Petroleumtanks. So weit das Auge reicht, gierig weitertastendes Artilleriefeuer, zurückflutende Russen und hinterher feld- und hechtgraue Verfolger.

Rasch die Kompagnie geordnet. Etwa 300 Leute verschiedener Kompagnien, darunter Preußen vom Anschlußbataillon links, ganz gleichgültig. Und nun mit starken Patrouillen nach und den Anschluß an die übrigen Kompagnien des Bataillons wiedergewinnen.

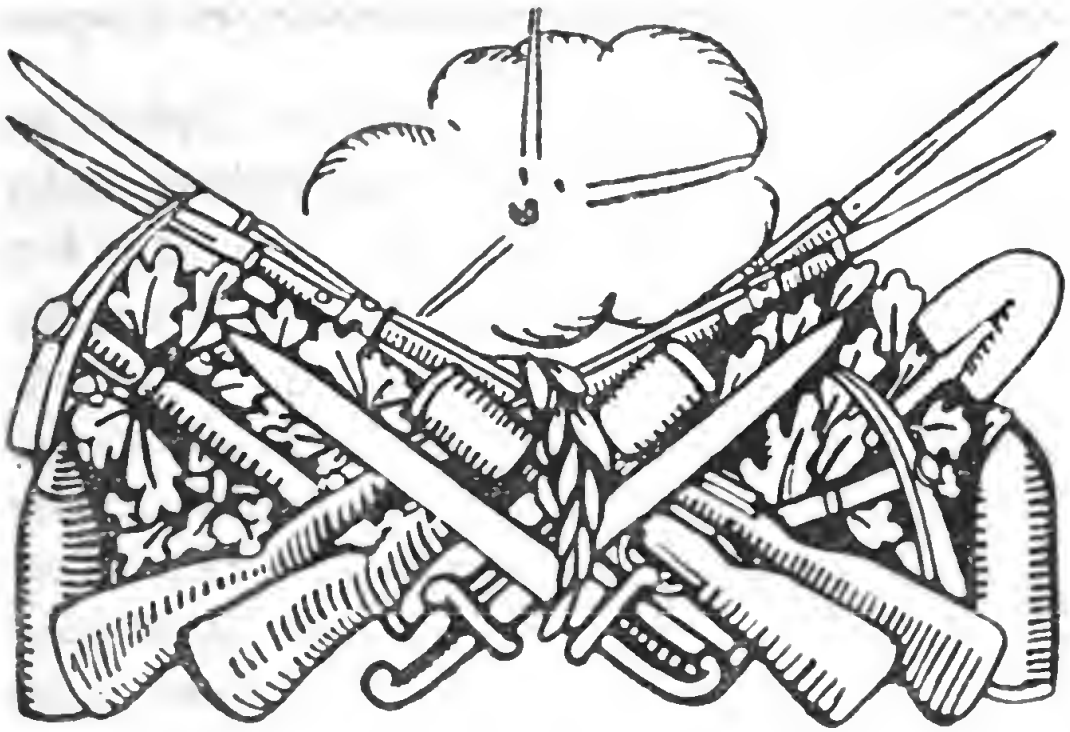
Doch, was ist das? Ich kann plötzlich kaum mehr auftreten. In meinem Stiefel vorn am Schienbein sehe ich ein kleines Loch. Eine Gefechtsordonnanz zieht mir den Stiefel herunter, ein Sanitätsunteroffizier bringt mir, ich weiß nicht woher, einen Pantoffel. Aber nun ist keine Zeit, an sich zu denken. Auf einen Stock gestützt, humple ich rechts in den Wald hinein und treffe auf meinen Bataillonskommandeur, Major F. Ihm leuchtet genau wie uns die Siegesfreude aus den Augen. Wie im Manöver wird der Wald durchstreift. Schon beginnt eine rasch nachgezogene österreichische Gebirgsbatterie auf

die Höhe 554, den letzten Punkt des russischen Widerstandes, zu feuern. Näher und näher schieben wir uns, das faltige Gelände ausnützend, heran, und bei Einbruch der Dunkelheit erfolgt mit Hurra und Hörnerruf der Sturm auf die Höhe. Als wir bis auf 400 Meter herangekommen sind, zieht der Russe es vor, sich durch schleunige Flucht einem zweiten Nahkampf zu entziehen. Ein rasendes Verfolgungsfeuer in den Wald hinein bringt ihn noch schneller ins Laufen.

Den letzten Sturm hatte ich, gestützt von meinen braven Gefechtsordonnanzen, am Stock mitgemacht. Nun konnte ich nicht mehr. Meine Leutnants und stellvertretenden Zugführer waren alle tot oder verwundet. Ich übergab die Kompagnie einem Unteroffizier und ließ mich verbinden. Mein Fuß war inzwischen durch die Ueberanstrengung stark angeschwollen und schmerzte abscheulich.

Am nächsten Morgen wurde ich auf einer Tragbahre ins Tal und 4 Kilometer weit in ein Feldlazarett gebracht, wo ich in ärztliche Be-

handlung kam. Ich lag zwei Tage lang mit 60 Schwerverwundeten zusammen in einem engen Raum, unter mir nur etwas Stroh, das von Ungeziefer derart wimmelte, daß es von selbst zur Türe herein- und hinauslief. Wie ich mich dort fühlte, das erzähle ich Dir lieber mündlich.



„Petrylow"

Eine Erinnerung fürs Leben!
So ſchön und ſo entſetzlich zugleich!

Es war Abenddämmerung, als nach anſtrengendem Marſche das erſte Bataillon „von H.", 3. bayriſches Infanterie-Regiment, in ſtarkem, aber unwirkſamem Sperrfeuer leichter ruſſiſcher Artillerie die verlaſſenen ruſſiſchen Stellungen 2 Kilometer nördlich der Ortſchaft Petrylow beſetzte. Von der Ortſchaft, die ſich vor uns langgeſtreckt im Grunde hinzog, waren nicht viel mehr als einige rauchende Trümmer übrig. Was die Ruſſen bei ihrem Rückzug nicht völlig

Digitized by Google

niedergebrannt hatten, das war ein Opfer der deutschen Granaten bei der Vorbereitung zum Sturm am 7. August 1915 geworden. Auf den Höhen jenseits der Ortschaft sahen wir die feindlichen Werke liegen, vorzüglich angelegt, wie immer! Die Russen hatten schon Monate vorher die ganze Zivilbevölkerung der Umgebung bei den Schanzarbeiten angestellt. So waren aus Feldwerken die reinsten Festungen geworden. Von den rückwärtigen Verbindungen war nichts zu sehen, da die Werke alle sehr gewandt auf dem Kamm der Höhe angelegt waren. Nur nach den Fliegeraufnahmen, die auch hier, wie so oft, die einzigen Grundlagen für unser Vorgehen bildeten, konnten wir uns das ganze Netz von Verbindungsgräben hinter der Höhe vorstellen.

Links von uns, dem ersten Bataillon, war am Nachmittag im sogenannten „Tröpferlverfahren", das heißt ganz unregelmäßiges Vorgehen immer nur einzelner Leute im feindlichen Schrapnell-Sperrfeuer, das dritte Bataillon vorgegangen. Aus dem dabei losbrechenden Feuer mehrerer feindlicher Batterien schlossen wir sofort, daß wir es hier nicht wie gewöhnlich mit einem Rück-

zugsgefecht, sondern mit richtigem, höchst ernsthaftem Widerstand zu tun haben würden. Hatten sie doch auch nach Gefangenenmeldung Kerntruppen von einer anderen Front, darunter die berühmten Petersburger Garde-Regimenter „Preobraschenski“ und „Seminowski“ eigens an diese wichtige Stelle gebracht. Handelte es sich doch hier für die Russen darum, diese Vorstellungen von Brest-Litowsk so lange zu halten, bis die Räumung der Festung, an die wir damals durchaus noch nicht glaubten, vollzogen sei.

Durch unser rasches Zufassen glückte ihnen das bekanntlich nicht mehr ganz. Auch schwere Artillerie aus der Festung beteiligte sich mit einer Batterie 28er oder 30er recht unliebsam dabei. Diese „Schwaaren“ suchten sich jedoch mehr die etwas weiter rückwärts befindlichen Stäbe als Ziel aus.

Als wir uns in der erwähnten Russenstellung eingerichtet hatten, Verpflegung, Handgranaten, Leuchtpatronen usw. gefaßt hatten, kam der Befehl:

„Morgen, 8. 8., entscheidender Angriff der Division; die Preußen rechts von uns ‚begleiten

den Angriff'. Es wird noch während der Nacht in die Sturmstellung, d. h. auf 200 bis 300 Meter an den Feind heran, gegangen. Sturm erfolgt nach Artillerievorbereitung durch drei Mörser und zwei schwere Feldhaubitzenbatterien um 10 Uhr vormittag. I. Batl. nimmt Werk VII b, III. Batl. VII c, Preußen gehen an VII a heran."

Kurz nach 8 Uhr wurde ich zum Bataillons-Kommandeur befohlen. 1. und 4. Kompagnie wurden unter meiner Führung als vordere Linie, 3. und 2. als 2. Linie bestimmt. Ich freute mich, daß ich vorne hinkam; dort ist es immer interessanter und meist auch wegen des schwächeren feindlichen Artilleriefeuers angenehmer als in 2. Linie. Ich rief meine Zugführer und Unteroffiziere sowie die der anderen Kompagnie zu mir, klärte sie über Lage und Auftrag auf und setzte das Antreten auf 11 Uhr nachts fest. Die beiden Kompagnien in Kompagniekolonnen, jede einen schwachen Schützenschleier vor der Front, die Flügelzüge als Patrouillen in Sehweite auf den beiden Flanken, jede Kompagnie eine Aufklärungspatrouille, geführt von einem Portepee-

träger, vor der Front, ebenfalls in Reichweite; bei mir, vor der Mitte der beiden Kompagnien, die Gefechtsordonnanzen ſämtlicher Züge. Hinter den zwei Kolonnen folgten der Telephontrupp (dem ich den Erfolg des 8. 8. vor allem verdanke) und, gezogen und getragen von meinen Leuten, die Minenwerfer. Maſchinengewehre hatten wir leider nicht mitbekommen, und wir hätten ſie ſo gut gebrauchen können!

Das feindliche Artilleriefeuer hatte allmählich ganz aufgehört, nur ab und zu erhellte eine ruſſiſche Leuchtkugel die Nacht. Punkt elf! Wie Einbrecher taſteten wir lautlos vorwärts. Jeder Mann wußte, daß ein einziger Laut, ein Huſten oder Klappern die Aufmerkſamkeit des Feindes erregen und damit ein ſchweres Infanterie- und Artilleriefeuer hervorrufen konnte. Eine Zeitlang ging alles glatt vonſtatten. Wir hatten, ohne von einer feindlichen Patrouille angeſchoſſen zu werden, ſchon etwa 600 Meter zurückgelegt, als die Patrouillen vor der Front zurückkamen und meldeten: „Hier geht's nicht weiter, hier iſt Sumpf."

Das war ein Schrecken! Auf der Karte war trockene Wiese eingezeichnet. Nun saßen wir da mit unserm Talent. Stockfinster (wir hatten nur mit Hilfe des Leuchtkompasses einigermaßen die Richtung festhalten können), vor uns Sumpf, in der Tasche der Befehl, auf 200 bis 300 Meter heranzukommen. Und in drei Stunden Dämmerung. Keine beneidenswerte Lage für meine verantwortliche Wenigkeit! Doch nach langem Suchen fanden wir eine festere Stelle. Naß bis über die Stiefel kamen wir hindurch. Ungesehen und unangeschossen gelangten wir bis an den Rand der Ortschaft Petrylow. Auch hier keine feindlichen Patrouillen oder Posten! Wir hatten Glück, die Russengarde war furchtbar leichtsinnig. Während ich im Straßengraben lautlos und ohne Licht die etwas auseinandergekommenen Mannschaften ordnete, fühlten meine Patrouillen über den Ortsrand hinaus gegen das ungefähr 500 Meter vor uns gelegene Werk VII b vor. Wieder kamen sie mit der Schreckensnachricht zurück: „Vor uns völlig unpassierbarer Sumpf; man hört von da, wo wir waren, die

Ruſſen ganz deutlich Pfähle einſchlagen und an den Hinderniſſen arbeiten!“

Nun war guter Rat teuer! Es war zwei Uhr! Um drei Uhr wird es Tag. Er darf uns unter keinen Umſtänden hier am Ortsrand uneingegraben und 500 Meter vom Feind entfernt, dazu mit dem Sumpf vor uns, finden! Ein Erfolg am nächſten Tage wäre ja unter dieſen Umſtänden ausgeſchloſſen und die ganze ſchöne Artilleriemunition umſonſt verſchoſſen geweſen! Nein, es mußte gehen. So faßte ich denn einen verzweifelten Entſchluß: im Reihenmarſch mit rechtsum längs der Straße am Werk VII c vorbei, auf die nachläſſige ruſſiſche Wachſamkeit bauend, den Fuß der Höhe zu erreichen, auf der das berüchtigte Werk VII b ſtand. —

Und es gelang!

Doch kaum hatte ich meine Leute verteilt und zum Eingraben angehalten, als die droben etwas zu hören ſchienen und mißtrauiſch wurden. Eine Leuchtkugel ſtieg dicht vor uns in die Höhe. Wir warfen uns zu Boden. Aber ſchon krachte aus 100 Meter Entfernung eine Salve, und

mit einem Aufschrei wälzte sich dicht neben mir einer meiner besten Unteroffiziere mit schwerem Bauchschuß in seinem Blute. Sein Schrei hatte uns verraten. Von allen Seiten fuhren jetzt Leuchtkugeln in die Höhe, vor, neben, ja sogar hinter uns. Und ein Schützenfeuer prasselte von der Höhe herab, als wenn die Hölle losgelassen wäre. Doch etwas zu spät. Dicht an den Boden geschmiegt, verzweifelt mit dem Spaten im weichen Grunde wühlend — dicht hinter uns war ja der Sumpf —, so schafften wir, Mann und Kompagnieführer. Und nach zehn Minuten schmutziger Arbeit (fing es doch auch noch an zu regnen!) lagen wir soweit im Sicheren, daß man wenigstens wieder denken konnte. Was nun? Wir lagen nach unseres Entfernungsmessers Schätzung etwa 200 Meter vom Feind und sogar vom richtigen Werk VII b entfernt.

Wer beschreibt aber unser Entsetzen, als es dämmrig wurde und wir uns höchstens 100 Meter vor dem feindlichen Werk und ungefähr 60 Meter von den über mannshohen russischen Drahthindernissen entfernt fanden! Weiter zurück hätten wir uns nicht eingraben können, da

war der abscheuliche Sumpf. Weder rechts noch links von uns sah ich weit und breit irgendeinen Anschluß: nirgends war etwas von unserm dritten Bataillon und den Preußen zu sehen. Bald darauf kam dann auch die telephonische Meldung, daß es der dritten Kompagnie des dritten Bataillons nicht gelungen sei, sich hinzuarbeiten, die elfte Kompagnie dagegen sei am Ortsrand von Petrylow in Stellung. Jetzt saß ich da mit meinen zwei schwachen Kompagnien, vor mir mindestens ein Bataillon Russen, hinter mir Sumpf und Russen, neben mir Russen. Nach zwei durchwachten Nächten, und dabei Regen und keinen Mantel. Und obendrein die angenehme Aussicht, bei dem später einsetzenden Mörser-Trommelfeuer sicher einen guten Teil in die eigenen Löcher abzubekommen. Nur wer selbst einmal im eigenen Mörserfeuer lag, wird die Gefühle nachempfinden können, die den Soldaten beschleichen, wenn die feindliche Stellung nur 80 bis 100 Meter entfernt ist und unsere Mörser (eine herrliche Erfindung nebenbei!) drauflos trommeln! Ich kannte dies ganz genau, da ich schon beim Sturm auf den Zamezysko durch

eine eigene Mörsergranate verwundet worden war.

Zuerst sollte, da die anderen Anschlußtruppen nicht vorgekommen waren, der Sturm überhaupt unterbleiben. Ich erklärte aber, wir seien in unserer gegenwärtigen Lage beim Einbruch der nächsten Nacht der Vernichtung oder der Gefangennahme ausgesetzt und seien bereit, die möglichen Verluste durch eigenes Trommelfeuer zu ertragen. Auf mein Ersuchen hin blieb es schließlich beim alten Befehl.

Und nun begann ein schauerliches Fest! Eine Mörserlage nach der andern zog hinüber und schlug teils vor, teils hinter der feindlichen Stellung, teils aber auch in unseren Reihen ein, ohne indes bei uns große Verluste zu verursachen. Es hob uns geradezu aus unseren Erdlöchern, als die großen Brummer, die man nicht nur herankommen hörte, nein, auch herankommen sah, mit fürchterlichem Krachen und turmhoher Sprengwolke 60 bis 100 Meter vor uns einschlugen und den Boden hochrissen! Gleichzeitig schossen unsere mittleren Minenwerfer auf das feste Drahthindernis etwa 50 Meter vor

unſerer Front. Es verging einem tatſächlich Hören und Sehen, und ein jeder wünſchte ſehnlichſt den Moment des Sturmes herbei. Der war obendrein auf ein Uhr mittags verſchoben worden. Es war wirklich eine ſtarke Nervenprobe! Die Mörſer ſchoſſen aber ausgezeichnet, und wenn manche Treffer in unſere Reihen ſchlugen, ſo war daran nicht die Bedienung oder Leitung, ſondern das begreiflicherweiſe ſchon ziemlich ausgeſchoſſene Geſchützmaterial ſchuld. Um unſere Lage noch unbehaglicher zu machen, ſetzte gegen 7 Uhr vormittags auch noch Regen ein, der unſere Löcher in kürzeſter Zeit in kleine Brunnentröge verwandelte. Und ich hatte dann noch ein grauenvolles perſönliches Erlebnis, das mir in ſteter Erinnerung geblieben iſt!

Kein Kopf durfte ſich auch nur einen Augenblick aus dem Erdloch herausheben, gleich hatte er ſeinen Schuß. Mit mir lag noch eine Gefechtsordonnanz im gleichen „Sarge“ (ſo heißen wir dieſe abſcheulichen Schützenlöcher), rechts von mir ſtand das Telephon. Um mich und den Apparat vor Näſſe zu ſchützen, rief ich kurz nach 8 Uhr meiner Gefechtsordonnanz, einem braven, famoſen Kerl,

der ſchon in Frankreich mit mir gekämpft hatte, zu, er ſolle das Zelt darüberſpannen, aber ja ſeinen Schädel drunten laſſen. Er kroch auf mich hinauf, faltete das Zelt ganz ruhig auseinander und hob leichtſinnigerweiſe einen Augenblick lang den Kopf über den Rand. Ich rief ihm ſofort zu: „Kopf weg!“ Zu ſpät — — im ſelben Augenblick ein Querſchläger oder Dum-Dum — ſchwer ſtürzte mit einem Röcheln ein Körper auf mich, eine weiche, klebrige Maſſe rann mir über das Geſicht zum Kragen hinein und den ganzen Körper hinunter, um allmählich hart zu werden; der zerfetzte Kopf lag auf meinen Schultern, und die gebrochenen Augen ſtierten mich vorwurfsvoll an. Der Körper war ſofort in Leichenſtarre übergegangen, und trotz aller Kraftanwendung brachte ich ihn nicht von mir weg. Aufrichten konnte und durfte ich mich nicht — — ſo blieb mir denn nichts anderes übrig, als mit der Leiche auf mir von 8 Uhr ab den Augenblick des Sturmes um 1 Uhr nachmittags abzuwarten.

Gegen 1 Uhr verſtärkte ſich das Trommelfeuer zum reinſten Orkan, eine Lage nach der anderen

brauſte herüber. Und doch waren die Hinderniſſe noch nicht zerſtört.

Kurz nach $^3/_4$1 Uhr gab ich den entſcheidenden Befehl: „Erſte und vierte Kompagnie ſturmbereit, Torniſter aufnehmen, Seitengewehre aufpflanzen! 1 Uhr Sturm auf meinen Befehl und Pfiff mit der Schützenpfeife. Sturm wird ohne Schuß und ohne Hurra durchgeführt. Einbruchsſtelle für beide Kompganien linkes Drittel des Werkes.“

Mit viel Grobheit gelang es mir, am Telephon Verbindung zu bekommen mit dem Beobachter der ſchweren Mörſerbatterien und mit ihm zu vereinbaren, daß Punkt 1 Uhr noch zwei Lagen dicht hintereinander ins Werk geſchoſſen werden ſollten und dann ſofort danach eine Lage 300 bis 400 Meter dahinter; während ſie einſchlug, ſollte der Sturm ſtattfinden.

Mein Regimentskommandeur, unſer hochverehrter Oberſt von St., ſtellte mir, ebenſo wie unſer Brigadekommandeur, telephoniſch nochmals eindringlich vor, ich ſollte den Sturm, von deſſen Erfolg anſcheinend beide nicht recht überzeugt

waren, nur durchführen, wenn ich selbst fest an das Gelingen glaubte. Doch jetzt wollte ich kein Zurück mehr, ich telephonierte: „Ich stürme!“ Nachdem ich von allen Seiten noch rasch mit Wünschen versorgt worden war, hängte ich mein Hörrohr ein und befahl dem Telephontrupp, sofort nach erfolgtem Sturm ins genommene Werk nachzubauen. Ich zog Uhr und Schützenpfeife. Noch vier Minuten! Alles blickte voller Erwartung und voller Vertrauen zu mir herüber. Von der vierten Kompagnie rechts von mir traf wie auf dem Exerzierplatz die lakonische Meldung ein: „Vierte Kompagnie fertig!“ Noch ein schlechter Witz, dann zündete ich mir meine letzte Zigarre an, die mir am Abend vorher Hauptmann von H. mitgegeben hatte, nahm meinen Reitstock, das wichtigste Möbel beim Sturm, und setzte die Schützenpfeife an den Mund. Eine Minute vor 1 Uhr. Mit wahnsinnigem Krachen schlugen zwei Salven unserer Mörser, dicht über unsere Köpfe wegpfeifend, mitten in die Stellung. Wir duckten uns tief in unsere Löcher. Ganze Balken, Geschoßböden und kilogrammschwere Granat-

splitter flogen über uns weg in den Sumpf hinter uns. Vor uns die zwei großen Rauchwolken der letzten Einschläge. Im selben Augenblick ein Pfiff — und hinausbrachen mit einem Schlage die wackeren 300 Kerle — keiner zauderte einen Augenblick —, wußte doch auch jeder, daß jede beim Moment der Ueberraschung verlorene Sekunde den wahrscheinlichen Tod bedeutete! Wie wir durch das fast unversehrte Drahthindernis gekommen sind, weiß ich nicht. Mit Drahtscheren, Spaten, Seitengewehr hieb ein jeder wie rasend darauf los, in ein paar Sekunden waren wir hindurch, wenn auch mit zerrissenen Kleidern und zerkratzter Haut. Und ehe die Besatzung droben aus ihren Unterständen heraus war, ehe sie an die Schießscharten stürzen konnte, waren wir schon drinnen. Meine Kompagnie wie auch die vierte rechts von mir konnten beide gerade noch je ein Maschinengewehr, das schon zum Schuß bereit war, nehmen. Der Sturm selbst hatte mich auf diese Weise nur einen Mann gekostet, die schwierigste Arbeit kam jedoch jetzt erst.

Des Zaren Leibgarde, lauter Riesen, der kleinste nicht unter 1,80 Meter, wehrte sich mit dem Mute der Verzweiflung. Jeden Unterstand verteidigten sie, überall krachten uns, sogar von Verwundeten hinter unserm Rücken, Schüsse entgegen, so daß wir mit Handgranaten die Unterstände ausräuchern und mit Kolben und Seitengewehr reinen Tisch machen mußten. Noch nie hatten wir in unserer langen Erfahrung im Kampfe mit Russen einen derartig zähen und tapferen Gegner uns gegenüber gehabt. Dem entsprachen die beiderseitigen Verluste. An Gefangenen haben wir nicht mehr als 50 zurückschaffen können, derartig war die Erbitterung meiner braven Leute. In raschem Aufrollen nach rechts hatten wir bald, eine Handgranate nach der anderen über die Schulterwehren werfend und sofort immer nach der Explosion nachstürzend, das ganze Werk VII b genommen. Nun war keine Minute zu verlieren, denn schon setzte das zweite russische Garderegiment „Seminowski" zum Gegenangriff aus einem Walde, 400 Meter nördlich von uns, an. Sofort ließ ich eine rote Leucht-

rakete nach der anderen aufsteigen, und sogleich reagierte unsere schwere Artillerie und setzte mit einem höllischen Sperrfeuer auf das Gelände zwischen uns und dem vorgelagerten Walde ein. Aber trotz sehr schwerer Verluste gingen die russischen Angriffskolonnen unverzagt vorwärts. Sie legten begreiflicherweise sehr großen Wert auf die Wiedergewinnung ihrer verlorenen Stellung. Immer neue Massen drangen aus dem schützenden Walde heraus, teils in dichten Kompagniekolonnen, teils in verzweifelten Einzelsprüngen. So kamen sie auf etwa 200 Meter an unser Werk heran. Doch schon war auch hier der richtige Moment zum raschen Gegenstoß versäumt. Nachdem die Gräben nämlich innen gesäubert waren und die Züge in aller Eile wieder notdürftig geordnet schienen, war sofort die hohe hintere Grabenwand umgegraben und zur Verteidigung nach rückwärts eingerichtet worden, und schon nach fünf Minuten prasselte den Angreifern ein wütendes Feuer entgegen. Das Aussichtslose eines weiteren Vorgehens einsehend, warfen sie sich hin, erwiderten das Feuer und begannen sich einzugraben. Nun war die

erſte große Gefahr überwunden. Jedoch, ſie ſchoß gut, die Geſellſchaft da drüben!!! Die erbeuteten ruſſiſchen Maſchinengewehre taten wacker mit, ebenſo traten ſämtliche den Gefangenen und Toten abgenommenen Gewehre in deutſcher Hand wacker ihre Pflicht, ſo daß ein ununterbrochenes Schützenfeuer die tapfere Garde gar bald dazu zwang, die Grabearbeit wieder aufzuſtecken und ſich durch das wütende Sperrfeuer unſerer leichten und ſchweren Artillerie hindurch wieder in den deckenden Wald zurückzuziehen. Soeben war auch die elfte Kompagnie, die, wie vorher erwähnt, 400 Meter weiter rückwärts am Oſtrande von Petrylow in Stellung gelegen hatte, im Werk eingetroffen, ſo daß ſich meine ganze Aufmerkſamkeit auf die ſehr gefährdete rechte Flanke richten konnte, wo die Ruſſen noch auf 20 Meter von uns im Werk VII a ſaßen und ſich nun allmählich von der erſten Ueberraſchung erholt hatten. In dieſem Grabenſtück am weiteſten rechts häuften ſich auch in ſeitlich beſtreichendem Feuer der Ruſſen bei uns die Verluſte, und aus den deutlich vernehmbaren Kommandoworten drüben ſchloſſen wir, und wir hatten uns nicht getäuſcht,

auf einen Gegenangriff von dieſer Seite. So übertrug ich denn der elften Kompagnie des dritten Bataillons unter Leutnant K. die linke Hälfte des Werkes und warf alles andere nach rechts an den gefährdeten Punkt, von wo immer mehr Verwundete zurückkamen. Auch der Kompagnieführer der dort im Gefecht befindlichen vierten Kompagnie des dritten Bataillons, Leutnant H., kam mir mit blutig verbundenem Kopf (Granatſplitter) entgegen. Ich ordnete ſofort an Ort und Stelle die Anlage eines Stichgrabens an, der normal zur Front lief; dadurch gelang es auch hier, die feindlichen Wiedererwerbungsverſuche im Keime zu erſticken.

Endlich, ſo gegen 4 Uhr, war es auch meinen Telephoniſten, die wie gewöhnlich zu wenig Draht gehabt hatten, um die Leitung bis zu mir ins Werk zu legen, gelungen, an gefundene ruſſiſche Kabel anzuſchließen und mit ſteter höchſter Lebensgefahr den an vielen Stellen abgeſchoſſenen Draht zu flicken. Leider gelang es mir nicht, an den noch im Werk befindlichen feindlichen Leitungen mitzuhören. Schade, denn gerade in dem von uns genommenen Abſchnitt der Ruſſen-

ſtellung, die den beſten Ueberblick über das ganze Vorgelände bot, hatten alle Offiziere der Artilleriebeobachtung geſeſſen, wie aus den in einem bombenſicheren Rieſenunterſtand zuſammenlaufenden Drähten und den in der Eile zurückgelaſſenen Apparaten deutlich hervorging.

Während dieſer ganzen zwei Stunden hatte mein wackerer Telephoniſt mit ſeinem Apparat in einem Granatloch liegend das Regiment und ſelbſt die Brigade über den Sturm und Fortgang des Gefechtes auf dem laufenden gehalten, während die anderen zwei ausſchließlich mit Leitungsbau beſchäftigt waren. (Die bayriſche Goldene Tapferkeitsmedaille ſchmückt jetzt als Erinnerung an ihr hervorragendes Verhalten ihre Bruſt!)

Nun konnte ich endlich mit dem Bataillon und Regiment in Verbindung treten. Eine Meldung bei Tage durch Ordonnanzen war bei dem offenen Gelände ja unmöglich geweſen, obwohl ich es öfters hatte verſuchen müſſen; es war aber keinem geglückt. Zu meiner Freude erfuhr ich, daß wir nach Einbruch der Nacht durch drei Kompagnien des zweiten Bataillons abgelöſt

werden sollten. Während ich nun andauernd am Telephon sitzen mußte, denn von allen Seiten regnete es Befehle, Mitteilungen, Anfragen, setzte gegen 5 Uhr auf einmal schweres Artilleriefeuer auf das Werk selbst und Sperrfeuer auf das Gelände dazwischen und Petrylow ein, wie wir sofort vermuteten, als Vorbereitung zu erneutem Gegenangriff. Lange genug hatten die Russen gebraucht, ihre Artillerie nach Verlust ihrer Beobachtungsstellen auf die neuen Ziele herumzuwerfen. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten sie mit peinlicher Gewissenhaftigkeit die Ortschaft und das ganze Gelände dahinter mit einer Unsumme von Granaten und Schrapnellen zugedeckt, obwohl seit mindestens zwei Stunden keine Maus mehr in dieser ganzen Gegend war! So peinlich das nun einsetzende Feuer aus lauter Flachbahngeschützen war, da die Unterstände ihre Ausgänge nach hinten hatten und natürlich auf eine Beschießung von rückwärts durchaus nicht eingerichtet waren, so war doch auch hier schon der Zeitpunkt des Gelingens vorbei. Die Unterstände waren bereits genau auf die verschiedenen Züge verteilt, die Verwundeten und

Toten in einzelne beſondere Unterſtände geſammelt worden, der ganze Poſten- und Sicherheitsdienſt dank der vorzüglichen Gefechtsdiſziplin der Mannſchaften (ſpürte doch jeder das Hochgefühl des völligen Sieges in ſich) organiſiert, die verſchütteten Gräben mit dem Spaten wieder ausgebuddelt, die zu tiefen durch Auffüllung zur Schußabgabe eingerichtet worden.

Und kurz nach 6 Uhr brach auch wirklich der feindliche Infanterieangriff los, von vornherein zum Scheitern beſtimmt, das wußte ein jeder von uns. 400 Meter über freie Fläche gegen eine unerſchütterte, nein ſogar ſiegreiche Truppe, die ſchon auf den Augenblick lauert, wo das Wild vor den Schuß kommt, dazu über ein Gelände, auf das unſere Batterien eingeſchoſſen waren, das mußte der tapferſten Truppe mißlingen. Ja bei Nacht, das wäre etwas ganz anderes! Der Erfolg war auch danach. Kaum ſtürzten die erſten Kompagnien mit tadelloſem Schwung in dichten Kolonnen aus dem Wald heraus, da brüllten die Poſten, die famos im Artilleriefeuer draußen ausgehalten hatten, auch ſchon: „Die Ruſſen kemma!“ und ſofort ſtürzte

alles aus den Unterſtänden. In 20 Sekunden praſſelte dem Feind ein Infanterieſeuer entgegen, das ihn wohl ſtutzen, aber ſeine Vorwärtsbewegung noch nicht einſtellen ließ. Gleichzeitig ſauſten die roten Leuchtkugeln wiederum in die Höhe, und ſchon kamen nach weiteren 20 Sekunden die erſten Rollwagen unſerer ſchweren Artillerie herübergezogen. Und ſie hatten diesmal Glück. Die erſte Lage Mörſer ſchlug gerade in eine geſchloſſene ruſſiſche Kompagnie ein, die ſich nun nicht mehr halten ließ und ſchleunigſt unter Zurücklaſſung von ganzen Haufen von Toten und Schwerverwundeten das Weite, d. h. den ſchützenden Wald, aufſuchte. Ein Freudengeheul löſte dieſer glückliche Treffer bei meinen Leuten aus. Lage auf Lage rollte nun hinüber, eine beſſer ſitzend als die andere. Die Angriffsbewegung kam ins Stocken. Ein Teil der Feinde verſuchte, ſich einzugraben und durch Feuereröffnung unſer Feuer zu ſchwächen. Der Reſt flutete in wirren Haufen zurück, verfolgt von Blei und Eiſen. Es war ein ſchauerlich-ſchöner Anblick, dieſe verzweifelte Hilfloſigkeit der beiden mit ſolchem Schneid vorgegangenen Bataillone

zu ſehen. Das dümmſte aber dabei war entſchieden das viel zu frühe Zurückverlegen des Artilleriefeuers der Ruſſen im Moment des Angriffs, ſo daß jeder von uns mit völliger Ruhe wie auf dem Schießplatz zielen und abkrümmen konnte. Und ſie ſchoſſen gut, meine Kerls, lauter erprobte Leute, die ich kannte und die mich und die Ruſſen kannten! — — — Leider waren die Kompagnien, die ſchon vorher durch die tagtäglichen Verfolgungskämpfe ſtarke Verluſte bekommen hatten, von etwa 250 Mann auf 60 bis 70 Mann zuſammengeſchrumpft.

Nur geringen Reſten des Feindes war es gelungen, im Boden zu verſchwinden und ſich auf 200 bis 300 Meter Entfernung feſtzuſetzen, alles übrige war frei vom Feind! Und da brach auch ſchon die Dämmerung und mit ihr das erhöhte Ruhebedürfnis durch. Aber gerade dieſe Momente des Dunkelwerdens und Wiederhellwerdens ſind bekanntlich für den Feldſoldaten die unangenehmſten, denn hier iſt die Gefahr der Ueberraſchung am größten. Trotz furchtbarer Müdigkeit und Abſpannung wanderten, das heißt krochen die Horchpoſten nach 8 Uhr

abends ihre 50 bis 100 Meter hinaus und buddelten sich dort lautlos ein, die Patrouillen lösten sich vom Graben und schlichen auf Händen und Füßen gegen den Feind, um ja rechtzeitig einen etwa geplanten feindlichen Handgranatenangriff zu erkennen und zu melden. Inzwischen waren auch die Unterstände wieder etwas in Ordnung gebracht, mit den Zugführern war die Art der Ablösung, das Verhalten bei etwaigem Angriff besprochen worden. Der Unterstand, in dem ich mein müdes Haupt zur Ruhe niederzulegen beschlossen hatte, war ein Prachtbau. Obendrauf über der sechsfachen Lage von Fichten- und Eichenbohlen saß ein 21-Zentimeter-Mörser-Volltreffer, und doch hatte das Gebäude gehalten. Nur der Fachmann weiß, was das bei einem nichtminierten Unterstand heißen will! Drinnen standen drei bequeme Sessel, an der Wand hingen eine große, noch gehende Wanduhr, Kruzifixe und Heiligenbilder; eine richtige lebendige Katze, Oefen und Teegeschirr sowie alle Arten von Unterhaltungsgegenständen zeugten dafür, daß die Herren Russen sich hier äußerst wohlgefühlt und sicher mit einem

längeren Aufenthalt gerechnet hatten. Nach zwei Stunden kurzen Schlafes erschien so gegen elf Uhr nachts endlich das zweite Bataillon, und zwar die fünfte und achte Kompagnie, als Ablösung. Unter großen Schwierigkeiten wanderten meine abgelösten Züge, voraus ich mit meinen Gefechtsordonnanzen, wieder den Berg hinunter, den wir vor zehn Stunden heraufgestürmt waren und gelangten im ständigen Strichfeuer der die ganze Nacht hindurch blödsinnig ins Dunkle hineinpfeffernden Russen ohne starke Verluste und tatsächlich unbemerkt vom Feind zu den dicht südlich Petrylow ruhenden beiden anderen Kompagnien, wo wir von den Kameraden freudig begrüßt und beglückwünscht in den schon am Tage vorher ausgehobenen Schützenlöchern unsere todmüden Gebeine zu tiefstem Schlafe hinstreckten. So gut wie an diesem Tage in dem schmutzigen Lehmloch hatte ich in meinem Leben noch nicht geschlafen. Ob die Russen auch herschossen mit Infanterie oder Artillerie, das war uns gänzlich gleichgültig, wir hatten das Gefühl, unsere Schuldigkeit getan zu haben und wollten nun unsere Ruhe haben!

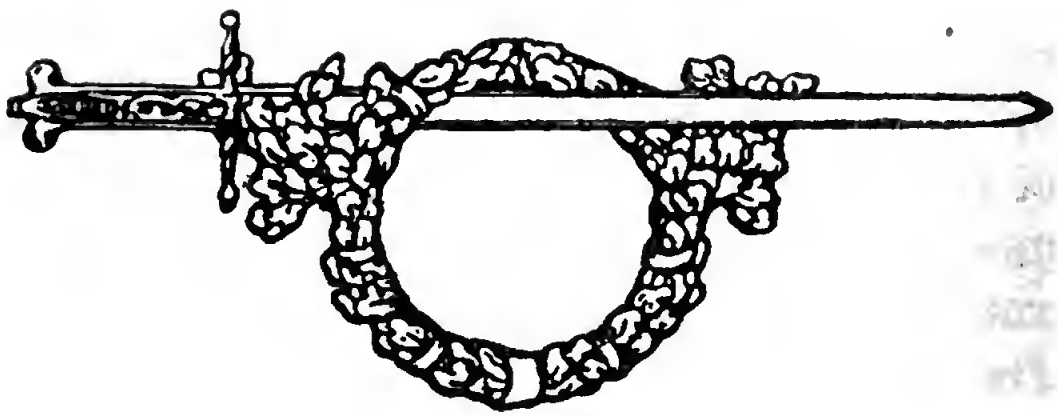
Wie dann die Russen in der gleichen Nacht in verzweifeltem Handgranatenangriff nachts um 2 Uhr in einem Teil des nun von den drei Kompagnien des zweiten Bataillons besetzten Werkes eindrangen, wie sie am nächsten Vormittag dann wieder durch einen Gegenangriff mit Handgranaten hinausgeteufelt wurden (dabei zeichnete sich besonders die zu Hilfe geholte zweite Kompagnie des ersten Bataillons unter ihrem leider 1916 vor Verdun im Walde von Avocourt gefallenen Führer Leutnant L. aus), das will ich hier nicht berichten, das weiß ich selbst nur aus Erzählungen!

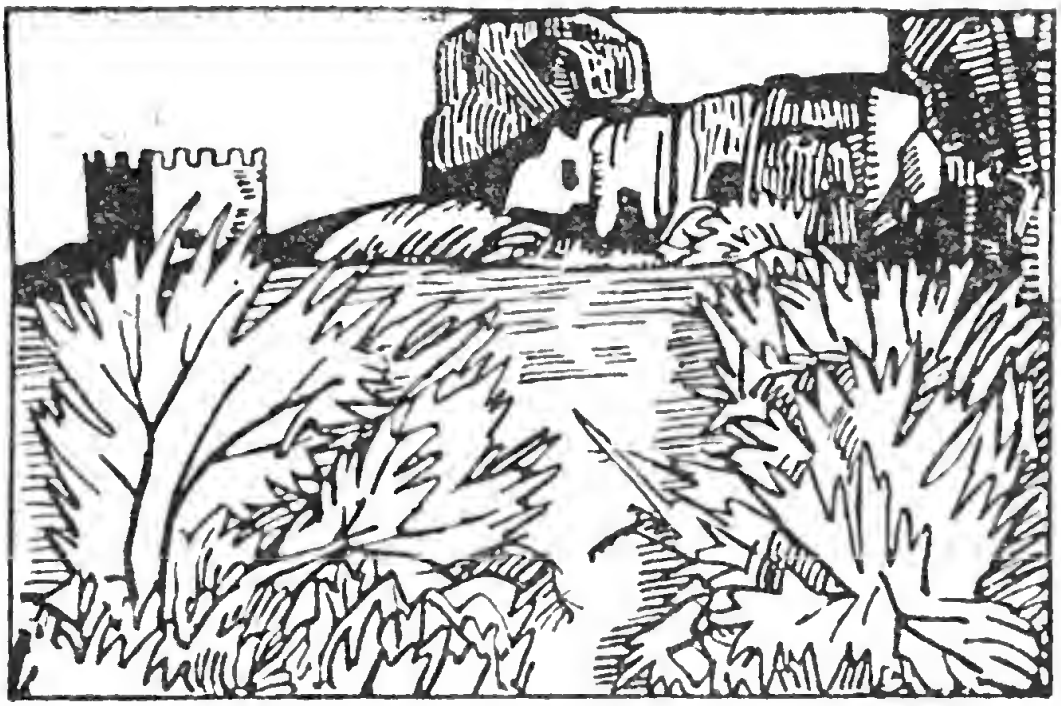
Wir lagen hier im abscheulichsten Sperrfeuer der Russen noch den ganzen 9. August, um erst in der Nacht vom 9. zum 10. August als Divisionsreserve zwei Kilometer weiter nach hinten zu kommen. Am 9. August nachmittags wurde ich durch eine schwere russische Granate, die ausgerechnet zwischen die zwei Löcher meiner Ordonnanzen und das meinige einschlagen mußte, verschüttet und durch meine braven Kerls, die mich schon für tot hielten, mit dem Spaten wieder ausgegraben. Auf vier

Stunden hatte ich durch den furchtbaren Krach das Gehör und auch den normalen Gedankengang verloren, dann ging die Geschichte wieder.

Mein altes Sprichwort bewahrheitete sich auch hier wieder:

„Unkraut verdirbt nicht!“





In Serbien

Oktober 1915.

Eine Reihe von Tagen voll anstrengender Kämpfe liegt hinter uns. In viertägigem Ringen haben wir uns endgültig am Süduser der Donau festgesetzt und die Festung Pozarevac genommen.

Dem Uebergang über die Donau am 8. Oktober um 9 Uhr vormittags gingen zehn Tage angestrengtester Tätigkeit voraus. Am 28. September nachts wurden wir bei herrlichem Mondschein auf die Insel T., mitten drin im breiten Donaubett, übergesetzt. Kein Licht, kein Laut

Digitized by Google

durfte hinüberdringen ans ſerbiſche Ufer, wo ſicher viele Poſten mit Auge und Ohr das Dunkel zu durchdringen trachteten. In Booten mit umwickelten Rudern brachten unſere wackeren Pioniere Nacht für Nacht eine Kompagnie nach der anderen, Artillerie, Munition und Lebensmittel über den reißenden, faſt einen Kilometer breiten Donauarm nach der kleinen Inſel hinüber. Am Morgen verſchwanden ſämtliche Pontons am ungariſchen Ufer im Weidengebüſch, um bei Einbruch der Dunkelheit wieder ins Waſſer herunterzurutſchen. Als Rückfracht wurde die faſt durchweg ſerbiſche Einwohnerſchaft des kleinen Oertchens auf der „Ziegeninſel" ans ungariſche Ufer hinübergeſchafft; dadurch wurde jegliche Spionage oder Verſtändigung mit den vielfach verwandten Serben drüben unterbunden. Während des Tages herrſchte auf der ganzen Inſel Todesſtille, lag ſie doch nur etwa 400 bis 500 Meter von den ſerbiſchen Uferſtellungen entfernt. Nur in dem nicht immer völlig läuſefreien Anzug der aus- und abgezogenen Einwohner durften ſich unſere Mannſchaften außerhalb des Ortes oder am Strande blicken laſſen, wo ſie dann als Frauen

und Hirten verkleidet Vieh trieben und fischten. Am Ufer, das fast 1½ Jahre österreichischer Landsturm bewacht hatte, standen jetzt unsere Kerle in österreichischen Mützen Posten. Hüben wie drüben fiel kein Schuß, und uns war alles daran gelegen, diesen Frieden bis zum Tage des Ueberganges zu erhalten. Denn Artillerie- und Infanteriefeuer auf den kleinen Ort, der mit fast drei Regimentern, Artillerie und Parks überfüllt war und in dem selbst für die Stäbe noch keine Unterstände, geschweige denn Keller, vorhanden waren, wäre zur Katastrophe geworden.

Ueber die Art des Ueberganges war man sich anscheinend noch nicht recht schlüssig: ob bei Tag oder bei Nacht, überraschend oder mit Artillerievorbereitung, durch Schwimmen oder gleich mit Pontons. Täglich wurde das Tragen, Inswassersetzen und Rudern der Pontons bei Tage im Ort, bei Nacht an dem dem Feind abgewandten Flußarme geübt. Die Freischwimmer der Kompagnie übten sich bei Dämmerung und nachts im Schwimmen mit Gewehr und auf den unglaublichsten Konstruktionen von Flössen aus Tonnen, Zeltbahnen, Futtertrögen, die ihren Er-

findern alle Ehre machten. In jedem einzelnen war nur ein Gedanke: Wie komme ich am schnellsten und sichersten über die ungedeckte Wasserfläche hinweg an die serbischen Uferstellungen? Und dabei lagen drüben die Burschen mehr oder minder ahnungslos am Ufer, leuchteten weit droben von Belgrad her mit ihren Scheinwerfern den Fluß ab und brachten bei Tage einzelne freche Ruderboote, die zur Insel überzusetzen wagten, durch einige wohlgezielte Schrapnellsalven in große Angst.

Gleichzeitig entdeckten wir vom Ufergebüsch aus auch eine lebhafte Tätigkeit am feindlichen Ufer. Neue Erdaufwürfe und Schützengräben entstanden. Nachts fielen ab und zu ein paar Schüsse, wenn unsere Schwimmpatrouillen, die die Aufgabe hatten, festzustellen, ob Drahthindernisse oder Minen im Strome waren, entdeckt und vertrieben wurden. Die Besprechungen und Uebungen mehrten sich: alles drängte zur Tat.

Da kam am 7. Oktober mittags der Uebergangs- und Angriffsbefehl. Uebergang und Angriff sollten bei Tag, und zwar am 8. Oktober, 9 Uhr vormittags, nach Artillerievorbereitung,

ohne Schwimmer, nur mittels Pontons ſtattfinden. Innerhalb des Regiments wurden meine Kompagnie und rechts von mir die elfte Kompagnie als Sturmkompagnien beſtimmt, die zuerſt hinüber ſollten. Rechts von uns ein anderes bayriſches Regiment.

Nun begann eine fieberhafte Tätigkeit. Die Pontons waren ſchon in den vorhergehenden Nächten an der geplanten Uebergangsſtelle in beſtimmten Abſtänden voneinander im Weidengebüſch verborgen und mit Zweigen überdeckt worden. Unſere Artillerie hatte am Abend des 7. Oktober ganz unauffällig mit dem Einſchießen begonnen; an Stellen, wo kein Uebergang ſtattfinden ſollte, wurde der Feind durch Bäumeſchlagen, Kommandorufe uſw. in Unruhe verſetzt und um ſeine Nachtruhe gebracht. Noch während der Nacht, die uns wenig Schlaf brachte, marſchierte ich mit meiner Kompagnie, die bis ins einzelnſte über den ganzen Uebergang, Verteilung und darauffolgenden Sturm unterrichtet und vom Gelingen felſenfeſt überzeugt war, an den Strand. Lautlos gruben wir uns bei den Pontons gegen etwaiges feindliches Artilleriefeuer ein, immer

achtzehn Mann und zwei Pioniere und bei je vier Pontons ein Maſchinengewehr. Das Weidengebüſch, das uns noch vom Strand trennte, wurde ſo vorbereitet, daß es in wenigen Sekunden niedergelegt werden konnte. Hinter uns gruben ſich die Kompagnien ein, die beſtimmt waren, den Fluß nach der Rückkehr unſerer Pontons zu überqueren. Kein Licht, lautloſes und ſelbſtändiges Arbeiten aller Unterführer war die Vorausſetzung für das Gelingen der Ueberraſchung. Schon während der Nacht hatten mehrere Lagen unſerer ſchweren und leichten Artillerie und der mittleren Minenwerfer dem Serben den ſanften Schlummer geſtört und wahrſcheinlich über unſer Vorhaben Kopfzerbrechen verurſacht.

Der Tag brach an. Immer ſtärker rollte unſer Artilleriefeuer gegen das feindliche Ufer. Die ſerbiſche, das heißt franzöſiſche Artillerie erwiderte nur ſchwach. Dort ſtanden zwei bis drei gute 7,5-Zentimeter-Batterien und eine uralte aus der Zeit Alexanders des Großen. Um 7 Uhr 30 Minuten wurde ich noch einmal zu meinem Bataillonskommandeur gerufen — auch er iſt inzwiſchen bei Verdun gefallen —, um letzte Be-

Hauptmann Ritter v. Tutschek
mit seinem 24. Luftsieg (engl. Spad-Doppeldecker).

fehle, darunter den, daß der Sturm schon 8 Uhr 30 Minuten vormittags stattfinden sollte, zu erhalten. Um 8 Uhr vormittags setzte das Wirkungsfeuer unserer gesamten Artillerie auf das feindliche Ufer und die 2 Kilometer weiter feindwärts gelegene Ortschaft Petka ein, um sich von 8 Uhr 15 Minuten ab zum Trommelfeuer zu verstärken. Ein hochgelegenes Haus am Nordosteingang Petkas war der Sitz der gesamten feindlichen Artillerie-Beobachtung. Fliegeraufnahmen hatten sie uns verraten. Feine, dünne Striche liefen auf den photographischen Platten von dem betreffenden Haus zu den Batteriestellungen strahlenförmig hinaus. Es waren dies die Wege, die die serbischen Telephonleitungspatrouillen sich durch die fast reiterhohen Maisfelder gebahnt hatten. Ob der Serbe wohl daran gedacht hatte, daß er durch eine solche Nebensächlichkeit im entscheidenden Augenblick seiner Artilleriewirkung beraubt werden würde? Das Haus war bisher absichtlich verschont worden und wurde erst jetzt von zwei schweren Batterien gefaßt und in Trümmer gelegt. Die Folge davon war, daß der feindlichen Artillerie im Augenblick

unſeres Uebergangs die Beobachtung fehlte und daß ſie mit ihren Schrapnellgarben planlos das Waſſer abſtreute.

Es war ein eigentümliches Gefühl, mit der Uhr in der Hand untätig dazuliegen und auf den Augenblick zu warten, wo man hinausſtürzt, um ſich hinter einer dünnen Blechwand minutenlang dem feindlichen Feuer als Zielſcheibe darzubieten. Ich hatte ſchon zwanzig Stürme auf franzöſiſchem, belgiſchem, galiziſchem und ruſſiſchem Boden mitgemacht, aber das Gefühl, ſich beim beſten Willen in keinen Graben, keinen Granattrichter werfen zu können, wenn es ſchief ging, war doch etwas beklemmend.

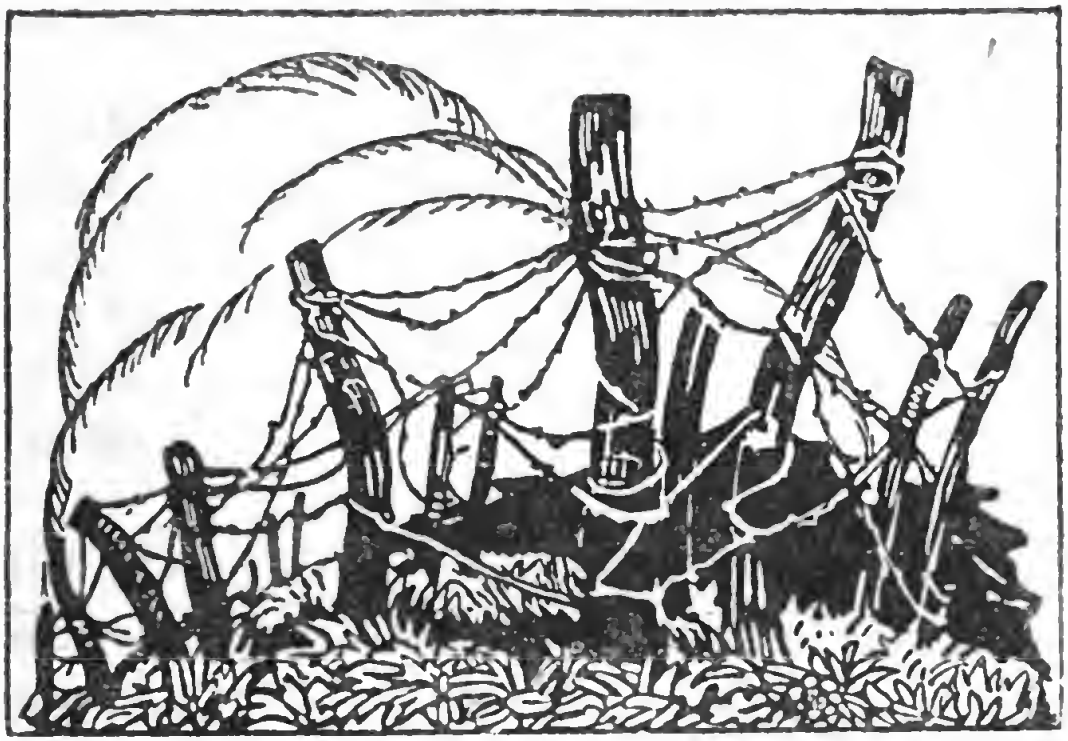
8 Uhr 25 Minuten; da! plötzlich eine, zwei, drei Schrapnelladungen auf unſer Ufergebüſch. Zwei Pontons waren getroffen, durchlöchert, mußten ausſcheiden. Haben ſie uns entdeckt, wußten ſie drüben, daß wir in fünf Minuten herausbrechen würden, und wollen ſie uns nun raſch unſere Blechkähne zuſammenſchießen? Lieber ſofort los! Ein Pfiff! Mit einem Schlage wird's am ganzen Strand lebendig. In raſendem Tempo werden die Pontons vollends durch die Weiden

geſchleift, nun auf die Schultern mit den Kähnen. Keuchend, bis an die Knie im Sand verſinkend, ſchleppen wir die Blechkiſten über den mindeſtens 100 Meter breiten Strand. Gleichzeitig beginnt ein Höllenkonzert. Zwanzig Maſchinengewehre und ein Bataillon Infanterie geben überhöhend und flankierend Maſſenfeuer auf das feindliche Ufer ab, damit der Gegner nicht zu ruhigem Schießen kommt. Gleichzeitig Einſchlag auf Einſchlag drüben am Ufer. Aber auch der Serbe wehrt ſich. Lage auf Lage von Schrapnellen ſchlägt vor uns ins Waſſer. Es ſieht aus, als ob jemand Hände voll Kieſelſteine ins Waſſer wirft.

Wir haben inzwiſchen, bis an den Leib im kalten Waſſer watend, die Pontons flott gemacht, ſind hineingeklettert, und angeſpannt, ruhig und gottergeben kauern wir auf dem Fußboden nieder, während unſere braven Pioniere mit dem Tode um die Wette rudern. Näher und näher kommt das Ufer. Da, wir ſtoßen auf, noch 50 Meter vom Land entfernt. Hinaus aus dem Kahn, hinein ins Waſſer, das Gewehr hoch erhoben, Seitengewehr und Handgranate bereit.

Und nun mit Hurra los auf die vordersten Gräben. Gleichzeitig mit mir waren auch die anderen Kähne angekommen, zwei oder drei waren im Feuer gesunken. Rasch die Kompagnie geordnet, rechts den Anschluß an die eben eingetroffene elfte genommen, die Maschinengewehre in unsere Mitte, und vorwärts geht's in dichter Schützenlinie hinein in die hohen Maisfelder, den schleunigst ausreißenden Serben hartauf folgend. Schon waren die Pontons wieder zurück und brachten neue Kompagnien mit. So scheiterte der erste verzweifelte serbische Gegenstoß bereits an zwei siegreichen, kampferprobten Bataillonen. Neue folgten bei strömendem Regen unaufhörlich Tag und Nacht bis zum 10. Oktober mittags. Alle Gegenstöße brachen blutig zusammen.

Als im Schutze unserer Brückenkopfstellung die Brücke trotz Sturm und Regen geschlagen und die Artillerie nachgezogen war, gingen wir zum Angriff über. Wir stürmten Petka und die Festung Pozarevac und zogen das fruchtbare Morawatal mit seinen Nüssen, Weintrauben und seinem Geflügel hinunter gen Süden.



Mein letzter Sturm als Infanterist

Die Iden des März anno 16 fanden uns, die wir uns drei Monate lang von den Strapazen des galizischen, russischen und serbischen Feldzuges ausgeruht hatten, im dichten Unterholz des Waldes von Avocourt vor. Der große Schlag östlich der Maas, der uns Dououmont und Vaux gebracht, war schon gefallen, und alle Welt wartete gespannt auf einen deutschen Angriff am Westufer des Flusses. Unseren Mannschaften, die eigentlich nur den frischen, fröhlichen Be-

wegungskrieg gewöhnt waren, kam es in der ersten Zeit recht sonderbar vor, auf einmal wieder den Maulwurf zu spielen und fortdauernd mit manchmal recht harten Gegenständen beworfen zu werden. Sie hatten sich aber rasch an die neue Kampfesweise gewöhnt und spielten ihr Höhlenmenschendasein mit Humor.

Wir sappierten vor, gruben, minierten und warteten sehnlichst des Angriffsbefehls. Eine besondere Freude für uns war das „Minenspiel", wie wir es betitelten. Da die Franzmänner unsern vordersten Gräben, wegen der Nähe ihrer eigenen Sappen, mit Artillerie nicht gut beikommen konnten, machten sie sich ein Vergnügen daraus, uns täglich mit Flügelminen zu bedenken. Nach dem Abschuß — er klingt ähnlich wie ein Schnalzen mit der Zunge — blickt alles gespannt gen Himmel: wo kommt das Ding? „Da links!" schreit einer, und siehe, da kommt sie angewackelt, so träge und langsam, als suche sie sich erst ein Plätzchen, wo sie sich hinlegen solle. Und nun stürzt alles nach rechts hinter eine Schulterwehr und wartet den Einschlag ab. Peinlich wurde dies Spiel erst, wenn gleichzeitig

vier bis fünf Minen kreuz und quer angetanzt kamen. Dann war manchmal große Not, wohin ausweichen. Meist endete sie damit, daß man sich flach auf den schmutzigen Lehmboden hinwarf.

Abscheulich ärgerten uns die frechen, französischen Flieger, die tagtäglich in Geschwadern anbrausten und das feindliche Artilleriefeuer auf unsere Stellungen lenkten. Wenn aber Boelcke in seinem „Fokker" auf der Bildfläche erschien, fand das Artillerieeinschießen bald ein rauhes Ende. Boelcke war es auch, der in mir, dem schmutzigen Höhlenmenschen, die Begeisterung für den Luftkampf entfachte, und mit mir in manchem anderen meines Regiments.

Die Beschießung mit schwerer Artillerie bereitete uns sehr häßliche Stunden. Eines Tages saß ich mit meinen beiden Fähnrichen und einem Telephonisten nach Tisch in meinem Unterstand in der vordersten Linie und verfaßte die verhaßte Nachmittagsmeldung, als plötzlich von draußen ein ganz eigentümliches Sausen und Brausen hörbar wurde, dem unmittelbar darauf ein ohrenbetäubender Krach folgte. Zum Luftschacht

flogen die Erdbrocken herein, klirrend fiel die Scheibe zu Boden, uns warf der Luftdruck von der Bank. Erschrocken blickten wir einander an. „Die Kerle beschießen uns mit 28 ern.“ Raus aus dem Loch, war der erste Gedanke. Alle vier stürzten wir ins Freie. Kaum waren wir heraus, da hörten wir es schon wieder heranbrausen. Wenige Meter vom Unterstande entfernt warfen wir uns glatt zu Boden und hielten den Atem an: dicht hinter uns, ausgerechnet auf den eben verlassenen Unterstand ein Volltreffer. Krachend stürzte unser Heim zusammen. Eine turmhohe Sprengwolke, vermischt mit Erdklumpen und Holzteilen, stieg in die Luft. Prasselnd stürzten die Erdschollen auf uns nieder. Die Handgranaten, etwa 100 an der Zahl, die in meinem Unterstande aufbewahrt waren, explodierten mit, alles in Fetzen reißend. Und das alles zehn Sekunden, nachdem wir heraus waren. Die nächsten Lagen gingen, Gott sei Dank, weiter nach rückwärts, so daß wir uns an die Bergungsarbeiten machen konnten. Zwei Unterstände waren mit Mann und Maus zertrümmert. Die sofort einsetzenden Grabarbeiten

konnten nur noch Tote ans Licht schaffen. Mein ganzes Hab und Gut war auch verschüttet. Uhr, Wäsche, Fernglas, Waffen, Mütze, Mantel, Photoapparat, alles lag tief drunten, auch meine Tagebücher und dienstlichen Aufzeichnungen waren weg. Mit einer schirmlosen Infanteristenmütze auf dem Haupte schaute ich wehmütig auf die Trümmerstätte. Und das drei Tage vor dem Sturme.

Am 19. März kam endlich der sehnlichst erwartete Sturmbefehl. Am 20. März sollten von frühmorgens 8 Uhr ab die vordersten Stellungen mit schweren und mittleren Minenwerfern, die weiter rückwärts gelegenen mit Mörsern und Feldhaubitzen sturmreif geschossen werden. Zehn Minuten vor 4 Uhr sollten die Minen unter den feindlichen Sappenköpfen springen und Schlag 4 Uhr der allgemeine Angriff beginnen und durchstoßen bis an den Südrand des Waldes von Avocourt (zwei bis drei Kilometer).

Die schon vorher getroffenen Anordnungen wurden nochmals mit allen Dienststellen besprochen, das Zusammenwirken mit Flammenwerfern und Pionieren geübt, die Lebensmittel-

und Trinkvorräte nachgesehen, Handgranaten und Drahtscheren an die einzelnen Trupps verteilt.

Am frühen Morgen des 20. März rückte die Kompagnie lautlos in die Sturmstellung vor. Die anderen Kompagnien zweiter Linie wurden in die bisherigen minierten Unterstände nachgezogen. Mit dem Glockenschlag 8 Uhr brach, ähnlich wie damals am Zamezysko bei Gorlice, der Orkan los. Nur viel, viel stärker noch. Unsere schweren Zentnerminen krepierten in der von uns kaum 50 Meter entfernten, vom Gebüsch fast verdeckten vordersten feindlichen Stellung mit ohrenbetäubendem Krachen; die ganze Erde zuckte und bebte. Die Franzosen blieben die Antwort nicht schuldig. Zehn Minuten nach Beginn unseres Feuers legte der Franzose ein derartiges Sperrfeuer hinter und in unsere schon verlassene zweite Stellung, daß ein Vorziehen von Reserven zum Sturm von diesem Augenblick an völlig unmöglich gewesen wäre. Die vorderste Sturmstellung, in der ich mit meinen braven Leuten hockte, wurde, wie ich schon vermutet hatte, gar nicht beschossen, so daß

wir vor dem Sturm überhaupt keine Verluſte erlitten. Es war als ſtünden oder lägen wir hier in einem Vakuum: vor uns ſchlugen die deutſchen Minen und Granaten, hinter uns die franzöſiſchen ein, und über uns heulte es in allen Tonarten. Kurz vor 4 Uhr ging unſer Feuer in ein wildes Trommelfeuer über, das den ganzen Wald und die feindlichen Stellungen, die wir nur aus Fliegerphotographien kannten, umpflügte; die feindlichen Sappenköpfe und ihr Inhalt flogen mit turmhohen Sprengwolken in die Luft, und heraus ſtürzten, begleitet von den feuerſpeienden Drachen unſerer Flammenwerfer, unſere Sturmtrupps. Mit Seitengewehr und Handgranate durch Geſtrüpp und wirr durcheinanderlaufende Stellungen vordringend, bis zu 50 Meter breite Drahthinderniſſe überquerend, arbeiteten wir uns vorwärts; der Kompaß und der Gefechtslärm der Nebentruppen gaben uns die Richtung an. An einigen Stellen ergab ſich der Franzoſe, an anderen verteidigte er ſeine Unterſtände und Maſchinengewehrneſter ſehr hartnäckig. Es half ihm nichts. Unaufhaltſam gingen wir in blutiger Arbeit vorwärts. Aber

auch wir hatten beim Nahkampf in diesem unübersichtlichen Gelände starke Verluste. Meine beiden braven Fähnriche fielen. Alle meine Zugführer wurden schwer verwundet. Mir zerfetzte eine französische Handgranate, die drei Schritt vor mir krepierte, Rock und Ledergurt, ohne mich ernstlich zu verletzen.

Viele Hunderte von Gefangenen, darunter ein Brigadestab und zwei Regimentsstäbe, mehrere Geschütze und viele Maschinengewehre waren in unsere Hände gefallen, als wir den Südrand des Waldes erreichten. Rechts von uns waren das 22. Regiment, links das zweite Bataillon eingetroffen: der Anschluß war hergestellt. Und nun legte unsere Artillerie, die durch ihr genaues Schießen viel zu unserem Sturmerfolg beigetragen hatte, um den eroberten Wald einen Wall von Feuer und Eisen, an dem jeder feindliche Gegenangriff zerschellen mußte.

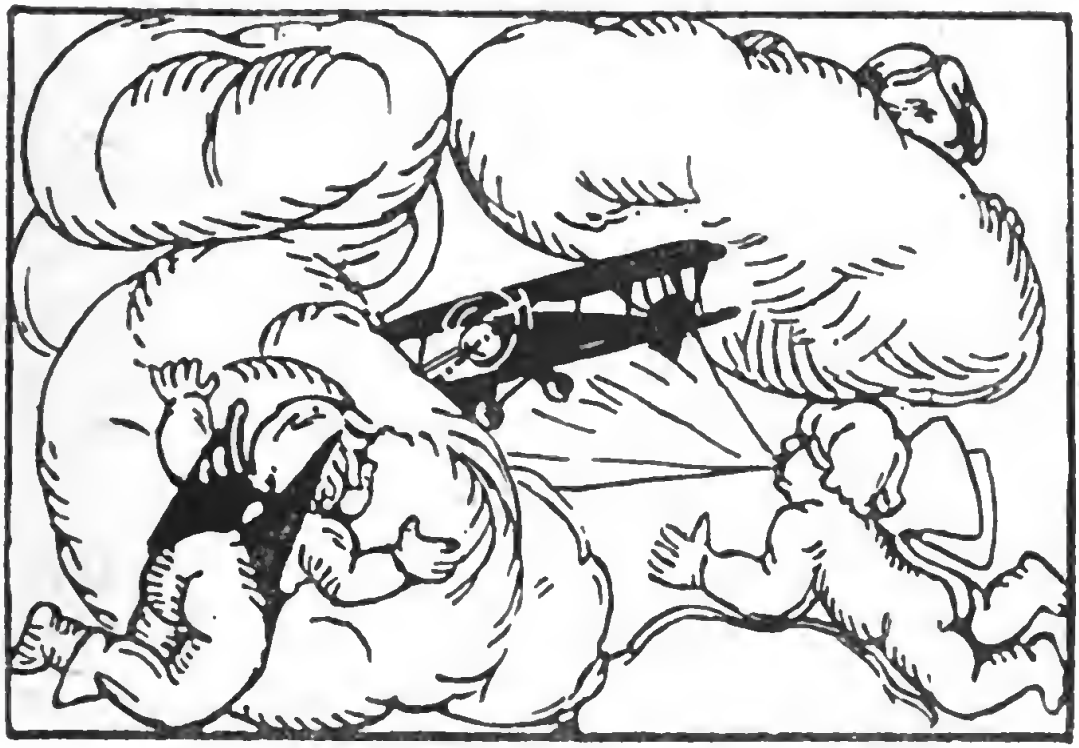
Die französische Artillerie hatte anscheinend von ihrer Infanterie keine Nachrichten über den Verlauf des Kampfes. Sie wagte es bis zum nächsten Morgen nicht, uns in unseren neugewonnenen Stellungen zu fassen. Unsere Leute

konnten ungestört die vorhandenen französischen Gräben umbauen und sich eingraben. Starke Patrouillen folgten dem Feinde auf die kahl vor uns liegende Höhe 304. Mangel litten wir zunächst nicht: waren uns doch auch alle eingebauten französischen Küchen mit Mengen von Brot, Wein und Sardinen in die Hände gefallen, die schönste Belohnung für die siegreiche Sturmtruppe. Mit Einbruch der Dämmerung erschienen drüben auf der Höhe feindliche Kolonnen, die unserem Walde zustrebten. Unsere roten Leuchtraketen stiegen hoch, das sofort einsetzende Sperrfeuer unserer Artillerie schlug in die Kolonnen ein, sie stutzten und warfen sich hin.

Unsere schwersten Stunden kamen jetzt erst. Nach Einbruch der Dunkelheit gelang es dem Feinde, näher heranzufühlen. Der Versuch eines feindlichen Angriffes erstickte sofort in unserem Infanterie- und Maschinengewehrfeuer, in das auch die erbeuteten französischen Maschinengewehre munter einstimmten. Der nächste Tag begann verhältnismäßig ruhig. Erst am Abend setzte ein französisches Rachetrommelfeuer ein, das uns zermürben sollte und am nächsten Tage

fortdauerte. Von anhaltendem Regen durchnäßt, fast bis zum Bauch in Schlamm und Schmutz, ohne Möglichkeit, Speise und Trank herzubekommen, lagen wir Tag und Nacht in selbstgewühlten Löchern und warteten und warteten. Am 21. März fiel mein hochverehrter Bataillonskommandeur, Hauptmann von H., einer heimtückischen französischen Granate, noch dazu einem Blindgänger, zum Opfer. Ich mußte schweren Herzens meine Kompagnie verlassen und zum Bataillonsstabe übersiedeln. Vier Tage darauf lag ich mit Gasvergiftung durch eine Gasgranate im Lazarett in Quedlinburg.

Drei Monate später schulte ich als Flugschüler in Schleißheim.



Ein gänzlich benebelter Flug.

Es gibt Zeiten, wo der Flugſchüler rieſig klein iſt, und Zeiten, wo er ſich rieſig groß vorkommt und ſich für ein Wundertier hält. Erſteres iſt der Fall, wenn er mit verbogenem Fahrgeſtell „landet“ und traurig wartet, bis Monteure ihm zu Hilfe kommen und die „Kiſte“ hineinſchieben. Letzteres tritt ein, wenn er nach gelungenem erſten Alleinflug ſein Flugzeug glatt heruntergebracht hat. Beides war bei mir ſchon überſtanden: ich hatte meine Achter- und Leucht-

pistolen-Landungen hinter mir und durfte sogar bereits ein „Opfer" mit in die Luft nehmen. Dieses war mein Monteur W., ein tüchtiger, fleißiger und, wie ich bei diesem Flug auf Leben und Tod merken sollte, kaltblütiger Bursche — er ist jetzt auch Flugzeugführer.

Eines Morgens um 9 Uhr startete ich mit einer kippligen, kleinen L.-V.-G.- (Luft-Verkehrs-Gesellschaft) Maschine und kam nach einem 1000-Meter-Flug glatt wieder im sicheren Hafen an. So, dasselbe gleich nochmals! Der Startoffizier warnte mich und wies auf den im Dachauer Moos aufkommenden Nebel hin. Aber ich fühlte Fliegermut in der Heldenbrust und zog gleich wieder los. Da es inzwischen ziemlich dunstig geworden war, hielt ich mich dauernd über dem Schienenstrang nach Unter-Schleißheim und stieg allmählich bis auf 1500 Meter. Ich wunderte mich, so langsam vorwärts zu kommen; anscheinend hatte ich Gegenwind. Mein Monteur deutete auf einmal rückwärts. Ich schaute mich um und sah hinten unter mir, etwa über dem Flugplatz und darüber hinaus, in ungefähr 1000 Meter Höhe ein dichtes, wogendes Wolkenmeer.

Nach Absturz und Verwundung —
Geduldig auf Heilung warten!

v. Tutschek mit den Offizieren seiner Jagdstaffel.

Nun aber ſchleunigſt kehrt und landen. In munterem Gleitflug ging's die erſten 500 Meter tief und dann hinein in das weiße Nebelgebilde. Drin böete es abſcheulich. Mit einiger Beklemmung — war es doch zum erſtenmal, daß ich durch Nebel glitt — durchquerte ich, krampfhaft die Hand am Steuer, die unheimliche graue Schicht. Mein Höhenmeſſer zeigte 500, 400, 300 Meter, und noch immer kein Ausblick auf den Boden. Meine kleine L.-V.-G.-Maſchine tanzte mehr und mehr. 200 Meter, noch immer alles weiß, weiß, weiß um mich her! Da, auf einmal, ganz nahe vor mir etwas ganz ungewöhnlich Spitzes. Ich reiße die Maſchine in die Kurve und raſe dicht an dem Turm der Heiliggeiſtkirche vorbei. Ich hatte nicht mit dem Rückenwind gerechnet und war über München geraten. Mit einem Ruck riß ich mein Flugzeug wieder hoch, und hinein ging's wieder in das weiße Meer. Nun ſuchte ich nach dem Kompaß, um die Richtung nach dem ſicheren Hafen zu finden, aber o Schrecken, kein Kompaß war da. Der Angſtſchweiß trat mir auf die Stirne. Der Nebel wurde dichter und dichter. Ich ſah

kaum mehr das Ende meiner Tragflächen, und dabei schaukelte mein Flugzeug dicht über den Dächern der Großstadt wie ein Nachen im Sturme. Ich nahm nochmals Gas weg und ging steil herunter. Diesmal rannte ich beinahe mit dem Standbild der „Bavaria" zusammen. Mein guter Monteur, der ebenfalls nicht ein noch aus wußte, zuckte die Achseln und schaute mich fragend an. Da faßte ich den Entschluß — er schien mir heldenhaft, in Wirklichkeit war er blödsinnig —, wieder über den Nebel hinaufzusteigen und dann ein Loch zu suchen zum Tiefgehen. Zuerst ging's ganz gut, wir stiegen 500, 600, 700 Meter, dafür wurden die Wolken immer dunkler. Auf einmal bemerke ich, wie mein Monteur vor mir unruhig wird. Gleichzeitig habe ich das peinliche Gefühl: die Maschine liegt nicht mehr richtig. Jedes sichere Empfinden für die Gleichgewichtslage war mir abhanden gekommen. Da springt auch mein Tourenzähler auf 1600 und rast dann wie besessen um die ganze Scheibe herum. Ich fühle links einen schneidenden Windzug, mein Beobachter klammert sich rechts an, der Höhenmesser

fällt jäh von 600 auf 500, auf 400. Ich spüre einen Ruck in den Gurten über die Schulter. Blitzschnell zuckt mir der Gedanke durch den Kopf: du hast dich überschlagen. Gleichzeitig stemme ich mich überall, wo ich im Steuer Widerstand verspüre, dagegen. Und dabei dreht sich alles um uns; weiß, weiß, weiß, sonst nichts zu sehen; keine Ahnung, wo oben, wo unten. Plötzlich wieder ein Ruck durch die Maschine, der Tourenzähler schnellt wieder auf 1300, 1400, 1500. Ich habe ein unbestimmtes Gefühl, als wenn die Sache wieder in Ordnung käme, nehme rasch Gas weg und kippe steil. Es war höchste Zeit: der Höhenmesser zeigt noch 150 Meter. Unter mir sehe ich Boden. Ganz unwahrscheinlich schief hängend, turne ich aus den Wolken heraus, direkt auf eine Waldwiese im Forstenrieder Park zu. Ich richte schleunigst meine „Kiste“ auf, es gelingt mir, auf der Wiese glatt zu landen.

Wir stiegen aus, schauten uns stumm an, und ich schwor mir, niemals mehr im Nebel spazieren zu fliegen.

Mein erſter Luftſieg

Es iſt ſehr nett, Feldflieger, d. h. Flugzeugführer in einer Feldflieger-Abteilung zu ſein, wenn man glücklich verheiratet iſt. Nicht, daß ich Ehemann wäre, nein, beileibe nicht. Glücklich verheiratet ſein, heißt in unſerer Sprache, einen Beobachter haben, mit dem man ſich verſteht, der ein ſympathiſcher, tüchtiger Kerl iſt, und das war bei mir der Fall. Zwar ſtarteten wir ſelten zum Bombenwurf, ohne daß er nach kurzem Flug ſchrie: „Halt, halt, ich habe die Bomben vergeſſen“ — aber das macht nichts.

Am 26. Dezember 1916 zogen wir wieder einmal, eingemummt wie Polarforscher, die Nase und die umliegenden Gegenden dick mit Schönheitscreme, d. h. Frostsalbe beschmiert, mit noch drei Kameraden los. Es war ein schöner klarer Wintertag, und bald sahen wir die Somme und das Städtchen Peronne, in dem ich 1914 und 1915 so manche nette Stunde verlebt hatte, unten liegen. Nachdem wir über dem ehemaligen Dörfchen Sailly einige Aufnahmen gemacht hatten, teilten wir uns. Ich flog dicht bei meinem Führerflugzeug (Ltn. S.), als mein „Franz" (Franz heißt in der Fliegersprache stets der Beobachter), Ltn. von St., plötzlich wütend mit seinem Maschinengewehr herumfuhr und nach Osten deutete. Wir waren ungefähr 2500 Meter hoch. Ich sah hin und erblickte etwa 10 bis 15 Flugzeuge, die ich, da sie aus dem Inlande kamen, im ersten Augenblick für deutsche hielt. Ich wurde aber sehr bald eines besseren belehrt, denn die Brüder hielten auf uns zu und suchten uns den Rückweg abzuschneiden. Anscheinend war es ein feindliches Bombengeschwader, das nach

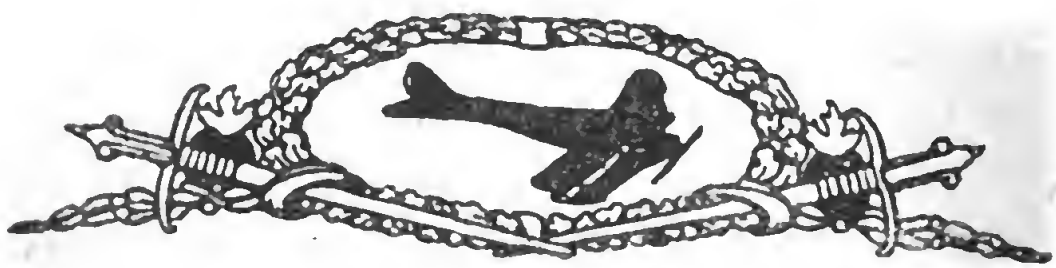
erledigtem Auftrag auf dem Heimflug uns noch rasch den Garaus machen wollte. Ich hielt mich dicht an meine Führerkiste. S. drehte auf den Feind zu, schoß die Angriffsleuchtpatronen ab, und einige Augenblicke später waren wir mittendrin in einer Horde englischer „Gitterrümpfe" (Flugzeuge, die statt eines geschlossenen Rumpfes ein Gittergestell aus Bambus oder Holz aufweisen). Es war mein erster richtiger Luftkampf auf nächste Entfernung. Ich schoß dauernd nach vorne, mein „Franz" nach hinten. In der Kurve gelang es uns, die Engländer zu übersteigen. Plötzlich sah ich einen vom Maschinengewehr meines Beobachters gefaßten „Gitterrumpf" lichterloh aufflammen und in die Tiefe stürzen. Das stachelte meinen Ehrgeiz an. Ich nahm auf nächste Entfernung einen anderen ins Visier. Einige Schüsse, und er ging in steuerlosen Spiralen tief. Inzwischen war, ohne daß ich es bemerkte, ein englischer Einsitzer hinter uns gekommen. In seinem Maschinengewehrfeuer flog das Furnierholz vom Rumpf unseres Flugzeuges, und plötzlich gehorchte meine „Kiste" dem Seiten-

steuer nicht mehr. Ich ahnte den Grund nicht, nahm aber sofort Gas weg und stellte den Apparat steil auf den Kopf, während Leutnant von St. die lästigen Verfolger durch Maschinengewehr-Serien in Schach hielt. Da entdeckte ich, daß das Kabel zum Seitensteuer dicht an meinem linken Fuß abgeschossen war.

Während des wilden Kurvenkampfes hatte ich jegliche Orientierung verloren; ich wußte nicht mehr, wo Freund, wo Feind. Mein „Franz" verstand mein Verhalten nicht und schrie mir dauernd zu: „Bist du tot?" — „Seitensteuer ist ab, kann keine Kurve mehr drehen. Ist hier Deutschland oder Frankreich?" schrie ich zurück, worauf er wieder: „Sind über Nurlu, Deutschland!" Ich blickte in den Spiegel vor mir; mein „Franz" setzte sich, machte ein gottergebenes Gesicht und schnallte sich mit ernster Miene an. Wie er mir später erklärte, dachte er, jetzt sei Schluß. Mit Rückenwind gerade noch erst über die Hochspannungsleitung, dann über ein Drahthindernis springend, setzten wir mit rasender Fahrt auf, ausgerechnet am oberen Ende eines langen Abhanges, und rollten, rollten, rollten. Zwei Feld-

telepraphenleitungen liefen über das Feld. Wir nahmen sie mit; der Draht wickelte sich um den Propeller. Wie irrsinnig an der Handbremse ziehend, gelang es mir, dicht vor einem Hohlweg den Kasten zum Stehen zu bringen.

Leider wurde uns die Freude an unseren Erfolgen durch die Nachricht vom Tode unseres lieben Kameraden S. getrübt. Daß unsere beiden Luftsiege hinterher nicht anerkannt wurden, da die abgeschossenen Flugzeuge jenseits lagen und es uns an Zeugen fehlte, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.



Aller Anfang ist schwer!

Jedesmal, wenn wir jagen gingen, dick eingemummt, denn es war noch Winter, nahm ich mir bestimmt vor, einen Engländer abzuschießen. Dann erfolgte der Zusammenprall mit den Tommies, und bis ich mir überlegt hatte, welchen ich mir nun vornehmen wollte, brannte der andere meist schon, oder er „montierte" im Feuer von Leutnant Voß oder Bernert ab. Das wurmte mich fürchterlich. Und ich kam regelmäßig zu spät. Am 2. März 1917 hatte ich endlich meinen

ersten anerkannten Luftsieg errungen, fein säuberlich die Kokarden und Nummern herausgeschnitten und sie in meiner Bude aufgenagelt, wo ich sie liebevoll tagtäglich persönlich reinigte und abstaubte.

Und da mir immer alles weggeschnappt wurde, so zog ich allein los, als die anderen noch sanft schliefen. Die Front war bald erreicht, ich schraubte mich auf 4500 Meter und wartete nun, ob sich etwas zeigen würde. Tiefster Friede überall. Drunten die neugebaute Siegfriedstellung mit ihren breiten Drahthindernissen, die von oben wie ein dunkler Schleier sich vom weißen Schnee abhoben, und über mir in 5000 Metern eine lose Wolkenschicht. Ich suche und suche unten einen englischen Arbeitsflieger, und wie ich so eifrig damit beschäftigt bin, da knattert es plötzlich über mir, und ich sehe fünf Nieuports (Nieuport ist ein feindlicher Jagdeinsitzertyp) im Sturzflug auf mich herunterstoßen. Zuviel des Guten, so denke ich, stelle meine „Kiste" auf den Kopf und reiße aus. Die Nieuports hinterdrein. Ich bin rascher, gewinne Vorsprung, bin schon einige Kilometer hinter unseren Linien

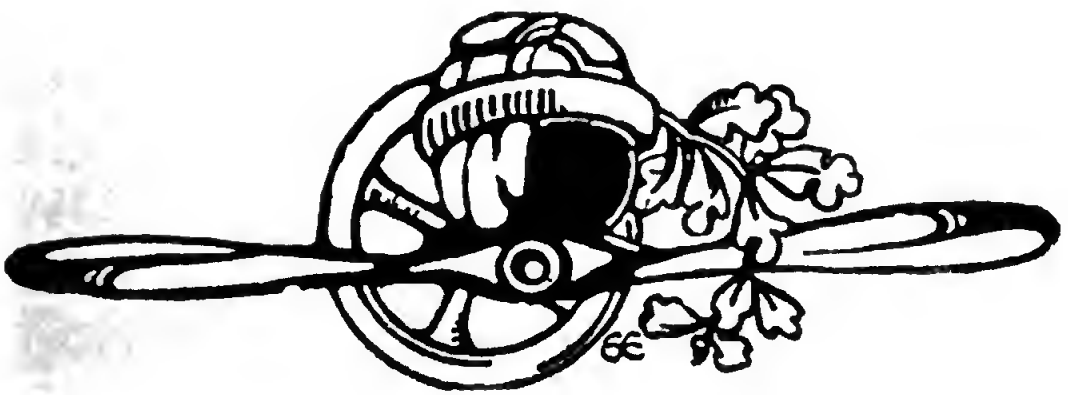
und sehe mit Befriedigung, wie vier von meinen Verfolgern abdrehen und der fünfte brav und wacker nachkommt. Nun drossle ich meinen Motor und lasse den Gegner leicht aufholen. So, jetzt ist er nahe genug heran. Kehrt, und mit Vollgas entgegen. Tommy nimmt den Kampf an, wir tosen umeinander herum, keinem gelingt es, auch nur für Sekunden den Feind ins Visier zu bringen. Ich bin dauernd über ihm, und endlich, als wir tiefer und tiefer kommen, gibt mein Partner das Tournier auf und fliegt heimwärts, das heißt, er kurvt, dreht Loopings, rutscht, trudelt gen Westen; er fliegt glänzend, ich komme nie richtig zum Schuß, und der Engländer immer weiter heimwärts. Und dabei bekomme ich nun noch Ladehemmung auf dem einen Maschinengewehr. Ueber mir ist ein anderer deutscher Einsitzer inzwischen eingetroffen, der unserem Spiel noch untätig zusieht; ich kann noch nicht erkennen, wer es ist.

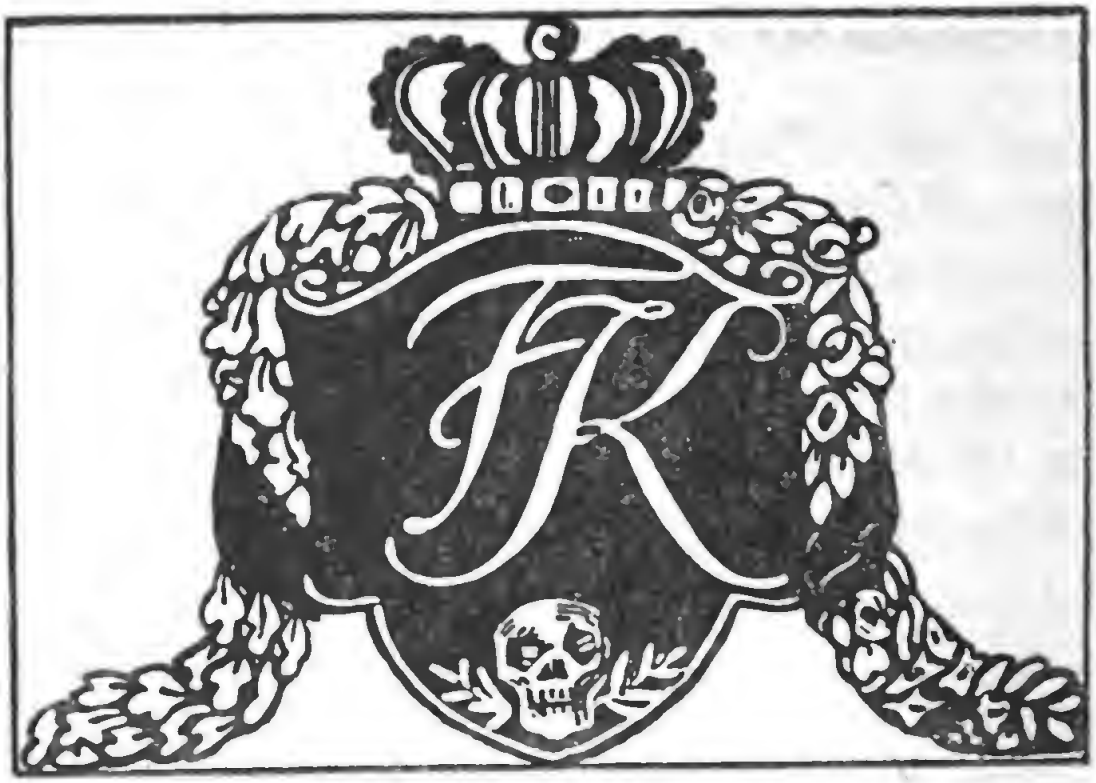
Wieder trudelt Tommy ab; ich kann nicht so schnell folgen. O weh, da sitzt schon die „Konkurrenz" hinter meinem Burschen. Einige Schüsse, und der Engländer kippt nach vorn über,

die Flammen ſchlagen aus der Maſchine, die Flügel brechen weg und der Rumpf ſchlägt bei Quéant auf. Ich betrachte mir wutſchnaubend den Sieger, und ſiehe da, wieder iſt es Bernert, der noch die Frechheit hat, mir vergnügt zuzuwinken.

Racheſinnend laſſe ich mich ſonnen, mein Vogel wird inzwiſchen wieder ſtartbereit gemacht, Benzin, Oel und Waſſer nachgefüllt. Da plötzlich allgemeine entrüſtete Rufe, aller Augen und Gläſer richten ſich rückwärts gen Cambrai, wo ein einſamer engliſcher „Gitterſchwanz" in etwa 1600 bis 1800 Meter Höhe der Front zuſtrebt. Etwas Vorſprung haben wir noch bei ſofortigem Start. Ich ſpringe in meinen Apparat, und ohne mich anzuſchnallen oder den Motor auszuprobieren, raſe ich los. Neben mir in der gleichen Sekunde Leutnant Voß. Bald war die Höhe des Engliſhman erklettert, meine Maſchinengewehre ſprangen von hinten, die des Leutnants Voß von unten und hinten, und der „Gitterſchwanz" gab das Rennen auf. Der Motor war zerſchoſſen, der Propeller ſtand, und der tüchtige „Franz" verkroch ſich, ſtatt zu ſchießen, hinter

Tank und Motor und ließ alle Fünfe gerade ſein. Tommy landete glatt. In Motor und Flugzeug waren 50 bis 60 Treffer. Wer von uns beiden mehr getroffen, war nicht feſtſtellbar. Alſo knobelten Voß und ich um den Abſchuß. Und da ich Unglück in der Liebe habe, gehörte der „Gitterſchwanz“ mir.





Der letzte Flug mit Prinz Friedrich Karl

Es war am 21. März 1917, nachmittags, als eine Gruppe der Jagdstaffel Boelcke bei einem Wetter, bei dem man im Trüben fischen konnte, das heißt die Wolken hingen in 500 bis 600 Meter Höhe, losbrauste. Wir fanden über Cambrai ein Wolkenloch und schraubten uns zwischen hohen Wolkenbergen hinauf. Bald waren wir hindurch; unter uns das Wolkenmeer und über uns der herrlichste blaue Himmel.

Voraus mit dem Führerflugzeug flog Leutnant Voß, wir kamen geschlossen hinterher. Als ich mich umblickte, sah ich plötzlich von links seitwärts ein fremdes Flugzeug auf uns zustreben. Ich erkannte es bald als den grünen Albatros des Prinzen Friedrich Karl.

Der Prinz schloß sich uns an und flog, vergnügt mit der Hand winkend, an jeden heran. Er führte eine Feldfliegerabteilung, sollte aber in allernächster Zeit zu unserer Jagdstaffel kommen und flog sich einstweilen auf einem Albatroseinsitzer unserer Staffel ein. Auf beide Seiten des Flugzeuges und auf die Propellerhaube hatte er als Abzeichen einen großen Totenkopf malen lassen.

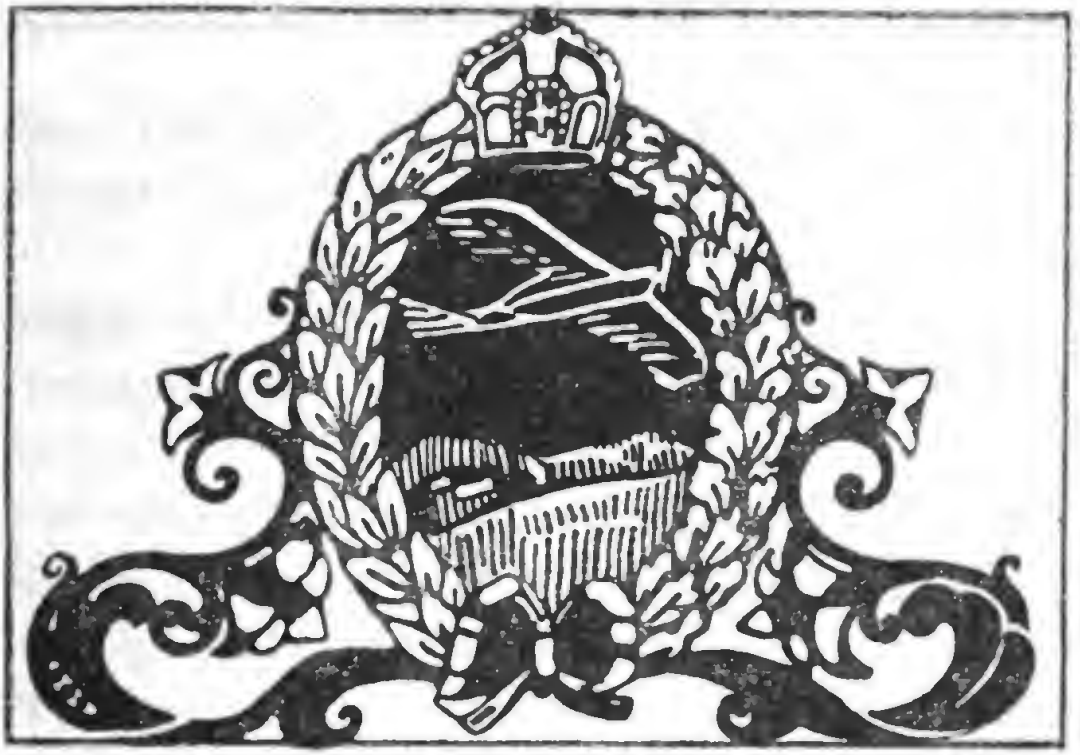
Der Prinz war oft bei uns zu Besuch. Wir alle hatten ihn riesig gern. Er war ein Sportsmann im besten Sinne, und das zeigte sich auch in seiner Art, zu fliegen. Kurz vor diesem Flug hatte er ein Erlebnis, das wie ein Lauffeuer durch die ganze Fliegertruppe ging. Prinz Friedrich Karl saß in seinem schweren 220er Albatros und ließ den Motor, um ihn

auf ſeine Tourenzahl zu prüfen, mit Vollgas auf dem Stand laufen. Damit hierbei das Flugzeug nicht „Kopf“ geht, müſſen ein oder zwei Leute den Schwanz beim Höhenſteuer hinten zur Erde drücken. Auf den Ruf „Frei“ flogen vorn die Klötze vor den Rädern weg, der eine der beiden hinten haltenden Monteure ſprang weg, der Albatros, den der Prinz zum erſten Male flog, rollte los und hob ſich nach ungewöhnlich langem Anlauf in die Luft. Es kam dem Prinzen ſofort höchſt merkwürdig vor, daß die Maſchine ſehr ſtark „ſchwanzlaſtig“ war und ſtändig den Drang zeigte, ganz ungewöhnlich ſteil zu ſteigen. In der Kurve wollte ſie dem Seitenſteuer nicht recht gehorchen. Er war etwa 200 Meter hoch, als er ſah, daß die Leute drunten auf dem Flugplatz dauernd Leuchtpiſtolen abſchoſſen. Was die Zeichen bedeuteten, wußte er nicht. Aber da ihm ſelbſt der widerſpenſtige Albatros äußerſt unheimlich vorkam, ſo entſchloß er ſich, herunterzugehen, und ſetzte in ganz ſanftem Gleitfluge zur Landung an. Die Räder berührten den Boden, und rumps ſteht der Albatros ohne Auslauf da. Der

Prinz dreht ſich um und ſieht hinten auf der Dämpfungsfläche des Flugzeuges, angeklammert an die Kielfloſſe einen ſchreckensbleichen Monteur hängen. Der Arme hatte bei dem Ruf „Frei“ zu ſpät ans Loslaſſen gedacht und den Flug als höchſt unfreiwilliger Paſſagier hinten am Schwanzende mitgemacht. Für die Todesängſte — bei ſteiler Kurve oder beim Sturzflug wäre er ja unrettbar abgerutſcht — wurde er ſelbſtverſtändlich entſprechend entſchädigt.

Doch zurück zu unſerem Jagdflug! Ueber Arras ſchraubten wir uns in ſteilen Spiralen herunter, um womöglich ein Artillerieflugzeug abzufangen. Es war aber keines da, und ſo flogen wir dicht am unteren Wolkenrand die eben bezogene Siegfriedſtellung entlang gen Süden. Uns kamen, ebenfalls auf erfolgloſer Pirſche, die roten Rümpfe der Richthofenſtaffel entgegen. Mit kurzem Gruß gingen wir aneinander vorbei. Auf einen richtigen Kurvenkampf durften wir uns bei dem herrſchenden Oſtwind, der uns ſofort nach Weſten abtreiben mußte, nicht einlaſſen, das war uns allen klar.

Trotzdem drehte unſer Führerflugzeug, Leutnant Voß, über Lagnicourt plötzlich auf einige ebenfalls dicht am unteren Wolkenrand herumfliegende Gitterſchwänze zu. Wir ſtießen ſofort nach. Der Tanz begann. Ich kam hinter einen Engländer, der aber ſofort in die Wolken hineinzog. Aehnlich erging es Voß. Als ich mich umſah, bemerkte ich den grünen Albatros des Prinzen, dem Boden ſchon ganz nahe, in ſteilſten Spiralen tiefgehen, dicht dahinter einen Gitterſchwanz. Während Friedrich Karl eben im Begriff war, einen Engländer vollends zu erledigen, war ihm ein zweiter ins Genick gekommen und hatte ihm Motor und Tank zerſchoſſen, ſo daß nur ſofortiges Landen übrig blieb. Ohne helfen zu können, und vor Erregung zitternd, mußten wir zuſehen, wie er kaum zwei Kilometer vor unſeren Linien glatt landete, herauskletterte und im Weglaufen auf unſere Linien zu plötzlich zuſammenbrach. Eines Engländers Geſchoß hatte ihn beim Rennen auf Leben und Tod auf die eigenen Linien zu von rückwärts durch den Unterleib tödlich getroffen.



Der neue Staffelführer fliegt zum ersten Male

Hauptmann v. O. war im Luftkampf gefallen, und ich wurde telephonisch zum Nachfolger ernannt. Mein neuer „Offizier zur besonderen Verwendung" holte mich im Auto ab, und bald darauf wurde ich von den Flugzeugführern sehr nett, aber doch etwas mißtrauisch empfangen. War ich doch ein „Ausländer" unter lauter Preußen. Am nächsten Morgen wollte ich mit meiner neuen Staffel gleich jagen gehen. Nachdem ich mit meinen beiden mitgebrachten

Digitized by Google

Monteuren meine neue „Kiſte“ gründlich nachgeſehen hatte, legte ich mich abends frühzeitig ins Bett.

Um 5 Uhr morgens rattert mein Telephon. „Engliſches Bombengeſchwader im Anzuge.“ „Flugzeuge ſofort ſtarten,“ rufe ich ins Telephon. Raus aus den Federn und in mehr als notdürftiger Toilette raſch ins Oellederzeug gefahren. Draußen rannte ſchon alles zu den Unterſtänden. Ein jeder kannte die Luftangriffe, die ſich in den letzten Wochen faſt jede Nacht gegen meine neue Staffel gerichtet hatten. Sie waren faſt ſchon über uns und ſehr hoch. Ich raſe die Dorfſtraße entlang zu meiner „Kiſte“. Die erſten Flugzeuge ſteigen ſchon auf. Da, ein langgezogener pfeifender Ton. Ich werfe mich auf den Boden; bums, ſchlägt die Bombe auf. Ich ſpringe wieder auf, zum Flugzeug. Der Propeller läuft ſchon. Hinein und los. Die Bomben wühlen Löcher in den Flugplatz, aber kein Flugzeug iſt getroffen. Monteure und Startmannſchaften ſind in den Unterſtänden. Eine Bombe ſchlug 20 bis 30 Meter vor der großen Halle ein.

Mein Kampfeseifer ist entbrannt. Auf Leuchtzeichen hin sammelt sich mein „Verein“ hinter mir, und ich ziehe den englischen „Gitterschwänzen“ nach, die hoch über uns sind. Alle Kurven abschneidend, gelingt es uns, näher und näher an die Tommies heranzukommen. Sie streben stark drückend in Richtung Arras ihren Linien zu. Nun haben wir sie eingeholt. Meine Maschinengewehre beginnen eben auf den letzten loszuhämmern, da macht mit einem Schlage die ganze Gesellschaft kehrt und kommt auf uns zu.

Die Leuchtfäden der Lichtspur-Munition pfeifen mir um die Ohren. Ich mache mich ganz klein hinter meinem Motor und drücke unter dem feindlichen Geschwader durch, das einige Meter höher über mich wegrast. Sofort kehrt und hinterher. Ein F. E. (Fighting Experimental) hängt etwas vom Geschwader ab, schon sitze ich dicht hinter ihm und schieße. Der Motor ist schon zerschossen. Der feindliche Flugzeugführer stellt seinen Apparat steil auf den Kopf, der Beobachter steht auf, nimmt sein Maschinengewehr, zielt. Doch bevor er einen Schuß herausbringt, stürzt

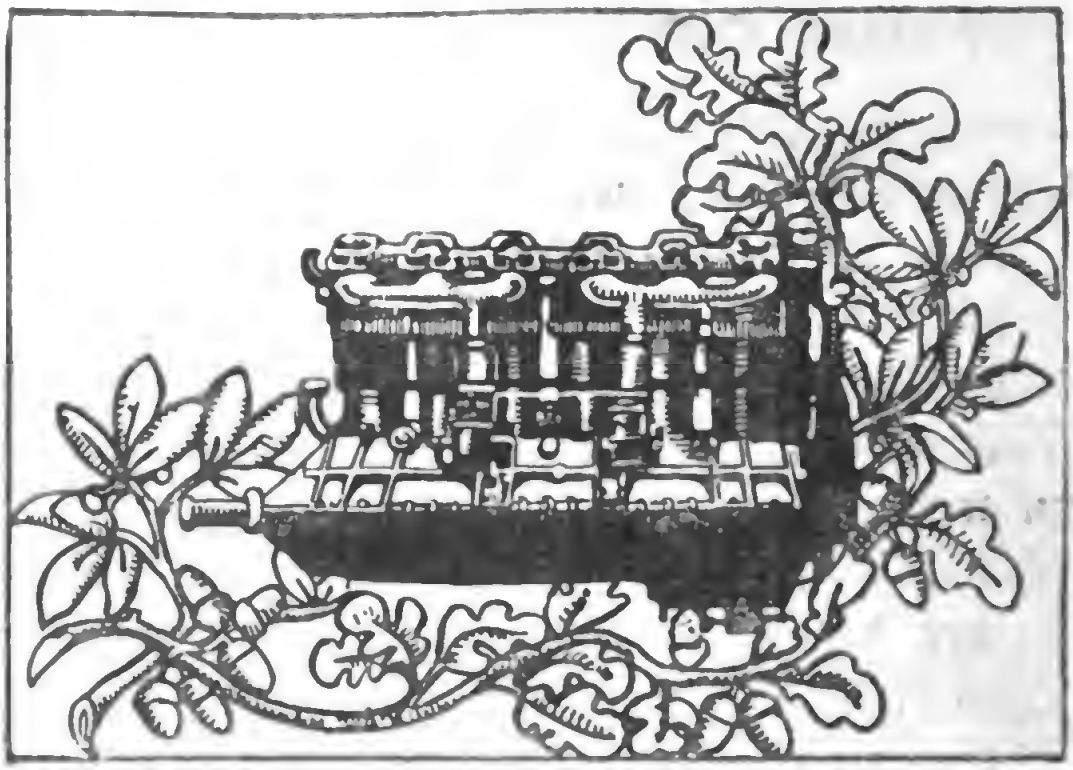
er durch die Bruſt getroffen nach hinten. Nun iſt der Kampf leicht. Meine Kameraden waren inzwiſchen mit den anderen „Gitterrümpfen" beſchäftigt und hinderten dadurch dieſe am Eingreifen. In ſteilen Spiralen turnte ich hinter meinem F. E. herunter, und kurz darauf fuhr er mit dem Flügel in den Boden, um mit dem Kopf im Boden und Schwanz hoch in der Luft 4 bis 5 Kilometer hinter unſeren vorderſten Linien dicht an einem Bahndamm liegen zu bleiben. Der Führer zieht ſeinen toten Kameraden aus dem Flugzeug heraus und wird ſelbſt von hinzueilenden deutſchen Mannſchaften feſtgenommen. Ich merke mir die Aufſchlagſtelle und ziehe ſofort wieder hoch, denn über mir geht das Schießen weiter. Wieder ſauſt ein „Gitterſchwanz" in ſteuerloſen Spiralen tief, dicht hinter ihm ein roter Albatros, alſo Richthofen. Keine 300 Meter von meinem entfernt ſchlägt auch dieſer auf. Und ſieh', da erſcheint ſchon ein dritter und vierter. Im Umkreiſe von 2 Kilometer ſtehen vier Engländer Kopf und ſtrecken ängſtlich ihre Gitterrümpfe gen Himmel. Der Bombenwurf, der noch

dazu gar nichts angerichtet hatte, war dem armen Geſchwader recht ſchlecht bekommen.

Die Reſte des Geſchwaders waren ſchleunigſt heimwärts geflüchtet. Frohen Sinnes will ich zum Flughafen zurückfliegen, da bleibt mein Motor ſtehen. Ich ſchalte den Nottank ein: nichts zu wollen, ich muß landen. Auf einer großen ſchönen Wieſe lande ich glatt und blicke traurig meinen heimwärts fliegenden Kameraden nach. Bald treffen Monteure mit Werkzeug ein und beheben den Schaden. Nach dem Heimflug werden die erſten Luftſiege unter meiner Staffelführung im Startkaſino bei Milch und frohen Reden gefeiert.

Seitdem blieben die Bombenflüge gegen unſern Flugplatz eine große Seltenheit.

Digitized by Google



Der Nieuport mit der üblen Linkskurve

Es war ein schöner Abend am 21. Juli 1917, als wir vergnügt nach dem Abendessen bei einem Glase Milch saßen und ab und zu durch das Scherenfernrohr den Himmel absuchten — der Jagdflieger trinkt bei Flugwetter nur Milch, wenn der Staffelführer es versteht, sich durch gute Worte ein oder zwei Kühe zu verschaffen. Der Jagdflieger braucht durchaus nicht einem „blauen Kreuz" anzugehören, er liebt den Alkohol in netter fideler Gesellschaft, aber nur bei

Nebel und Regen, ſogenanntem „Fliegerwetter“. Und ſieh: Auf einmal turnt ein ganzer Verein daher, mindeſtens 15 bis 20 Nieuport- und Sopwith-Einſitzer. Wie elektriſiert ſpringen wir in unſere Flugzeuge, und ſchon hebt ſich die ganze Staffel in die Luft, den Tommies entgegen. Bald ſind wir den Gegnern, die ſich über Bullecourt in 5000 Meter Höhe in dem Feuer unſerer Flugzeugabwehrkanonen, dem „Flak“-Feuer, herumtreiben, nahegekommen. Da ich ihre Höhe noch nicht erſteigen kann, ſchiebe ich mich unter das Geſchwader, das ſofort auf meine vier Einſitzer herunterſtößt. Zuerſt entſteht ein wüſtes Durcheinander, bis ſich die einzelnen kämpfenden Paare auseinanderlöſen. Die feindliche Uebermacht iſt groß, drei bis vier Engländer treffen auf einen von uns. Trotzdem gelingt es mir, einen Nieuport von rückwärts auf nächſte Entfernung zu faſſen. Ich beginne gerade, meine beiden Maſchinengewehre mit dem nötigen Nachdruck ſprechen zu laſſen, als ich fühle, wie ein zweiter Nieuport in ſcharfer Kurve hinter mich zu kommen ſucht. Ich laſſe traurig von meinem

ersten, fast schon erledigten Gegner ab und werfe meine schwarze „Kiste“ mit einem Ruck auf den linken Flügel, um kehrtzumachen und hinter meinen neuen Feind zu gelangen. Aber diesem fällt es gar nicht ein, mich hinter sich kommen zu lassen. Er geht ebenfalls in die Linkskurve, und so toben wir wie irrsinnig umeinander herum, beide mit vollaufendem Motor, jeder bestrebt, die engere Kurve zu fliegen, um dadurch über und hinter den andern zu kommen. Wir waren einander so nahe, daß ich ihm ständig ins Gesicht sah und mir seinen braunen Schnauzbart und seine rote Nase einprägte. In einigen Kurven, bei denen es jedem Anfänger übel geworden wäre — wir lagen beide auf der Flügelspitze —, hatte Tommy sogar die Frechheit, mir zuzuwinken. Er war seiner Sache anscheinend recht sicher. Mehrfach hatten andere feindliche Einsitzer sich bemüht, mit einzugreifen; es gelang ihnen aber nie, da unsere Kurven zu eng waren.

Jeder von uns beiden wußte: wer zuerst aus der Kurve herausgeht, hinter den setzt sich auf nächste Entfernung sein Gegner, und dann ist es Matthäi am letzten.

Ich ſuchte die Kurve auf unſere Linien, er auf die ſeinigen hinzuziehen. Wohl 20 Minuten lang wirbelten wir ſo von 3700 Meter bis herunter auf 200 Meter in mindeſtens 500 Kurven umeinander herum. Allmählich war es mir gelungen, über Tommy zu kommen, aber ich brachte ihn trotzdem nie ins Viſier. Im Gegenteil, der abſcheuliche Menſch ſchoß ſogar von unten nach mir, allerdings ohne zu treffen. Aber allmählich waren wir durch den Nordweſtwind etwas über unſere Linien getrieben worden, und ich dachte daher bei mir: „Du kannſt ruhig weiterdrehen, am Ende ſitzt du doch bei uns herüben in einem Granattrichter!“ Da kamen plötzlich, etwa 150 Meter über der Siegfriedſtellung, zwei andere Nieuports ihrem bedrängten Kameraden im Sturzfluge von oben zu Hilfe, und dieſen Augenblick, in dem er glaubte, meine Aufmerkſamkeit ſei nur auf die beiden neuen Feinde gerichtet, benutzte mein Gegenüber, um ſich plötzlich im Sturzflug gegen ſeine Linien hin zu empfehlen. Ich war aber darauf gefaßt geweſen. Sofort ſaß ich auf 30 bis 50 Meter hinter ihm, aber dicht hinter mir wieder die beiden anderen Nieuports. Nun kam wieder

der in jedem Luftkampf wiederkehrende Moment, wo Kaltblütigkeit entscheidet. Nach zehn sauber gezielten Schüssen stürzte mein Gegner, durch den Kopf getroffen, vor mir senkrecht ab, um dicht vor unserem Drahthindernis aufzuschlagen. Gleichzeitig riß ich mein Flugzeug hoch, und es gelang mir, durch Looping in 100 Meter Höhe hinter meine beiden Verfolger zu kommen, die mir inzwischen eine ganze Anzahl von Treffern beigebracht hatten. Meine beiden Nieuports entwichen im Sturzfluge hinter ihre Linien. Sie hatten kein Verlangen, das Schicksal ihres Kameraden zu teilen.

Ich bin doch kein feiner Mann

Dies war die Ansicht von Tommy Nr. 19 über mich. — Abends um 9 Uhr nach dem Essen war immer großes Treffen in der Luft. Von nah und fern fand sich alles, was etwas auf sich hielt, zum Abendbummel zwischen Lens und Arras ein. Und jeder wollte höher hinaus als der andere, unter 3000 Meter tat's keiner.

An einem schönen Juliabend fanden sie sich einmal wieder zusammen: die Herren vom B.-F.-Club, der Wimpelmann mit seinem Anhang, die vier laurigen F. E., die immer nur

Digitized by Google

bei ihren Feſſelballonen Sperre flogen, und auch der ſilbergraue Nieuportverein, ſie alle trollten ſich vergnügt über und jenſeits der Linien herum. Wir ließen auch nicht auf uns warten und erſchienen, acht wackere Albatroſſe hoch, zum Stelldichein. Auch die Staffel mit den weißen Schwänzen war zur Stelle.

Wie beim Ringkampf ſich die Gegner erſt mit den Blicken meſſen und umeinander herumſtreichen, ſo flogen wir und der Nieuportverein einige Male aneinander vorbei und ſuchten einander die Sonnenſeite abzugewinnen. Freund Nieuport wollte aber nicht anbeißen. Ich ſtellte mich dumm, ging tiefer und ließ in der beſtimmten Erwartung, daß die Tommies nun angreifen würden, einen Augenblick dieſen die Sonne in den Rücken kommen. Ich hatte mich nicht getäuſcht. Schon waren ſie da, munter knatternd. Aber der Wind kam von Weſt und war uns günſtig. Der Kampf wurde allmählich über unſere Linien herübergetragen, und der ganze Verein, acht Stück hoch, riß aus. Nur ein Lämmlein, weiß wie Schnee, vergnügte ſich weiter mit uns. Es flog rieſig gewandt und

wand ſich wie ein Aal hin und her, ſo daß keiner meiner Kameraden richtig zum Schuß kam. Ich mußte lachen, als ich das Bild ſah: das arme Schäfchen unter den Wölfen. Und dabei trug der Wind den Kurvenkampf immer weiter landeinwärts gegen Douai zu. Die anderen Nieuports flogen weit drüben und ſchauten, ohne zu helfen, der Not ihres Kameraden zu.

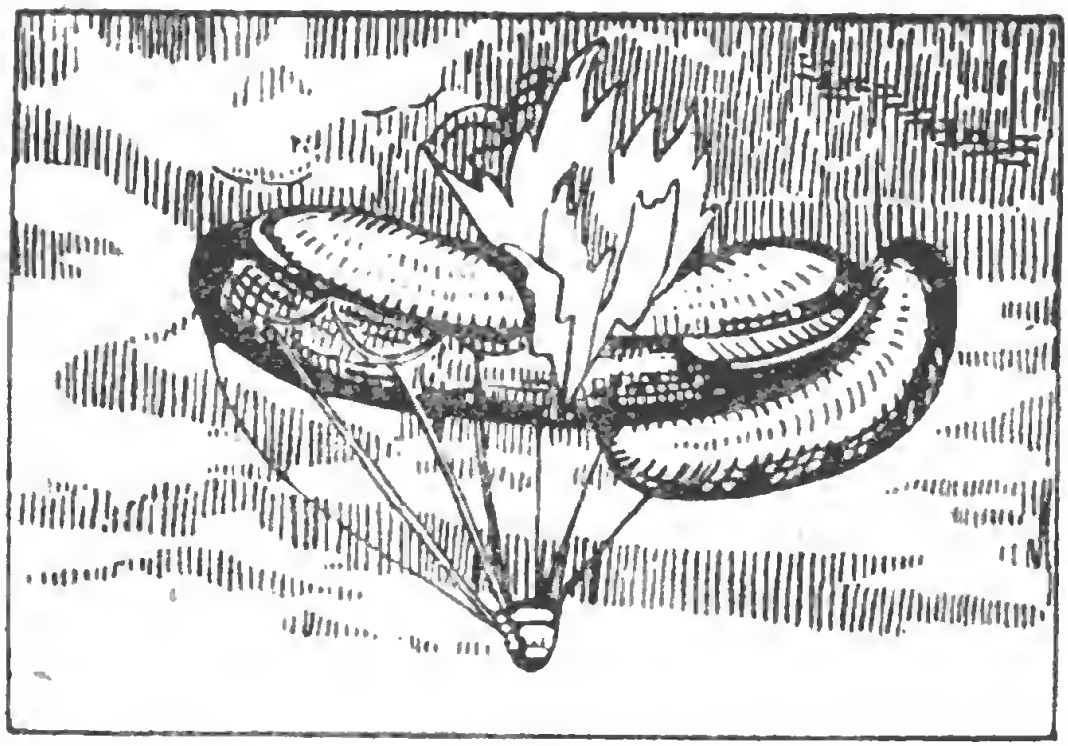
Ich wollte zuerſt nicht eingreifen, aber die Geſchichte dauerte mir zu lange. Raſch ſetzte ich mich hinter ihn und zerſchoß ihm den Benzintank, ſo daß er tiefgehen mußte. Ich folgte dicht hinter ihm her im Sturzfluge und ſchoß nur einmal, als er ſeiner Front zudrehen wollte. Kurz vor Douai, dicht bei einem früheren Flugplatz, ſchritt er zur Landung, ohne Bruch zu machen.

Ich beobachtete alles, dicht über ihm kreiſend. Jetzt ſehe ich ihn lebhaft in ſeinem Nieuport herumarbeiten. Er trifft noch immer keine Anſtalten, auszuſteigen. Aha, du ſuchſt anſcheinend Feuerzeug, um deine „Kiſte" in Brand zu ſtecken. Dazu darfſt du nicht kommen. Und dicht neben ſeinem Flugzeug ſchlugen meine Maſchinengewehrſerien ein. Da bekam er auf einmal

Beine. Schwups, war er heraus, lief 150 Meter weg und warf sich ins Gras. Inzwischen herbeigeeilte Mannschaften nahmen ihn gefangen.

Der Engländer hatte bei meinem ersten Angriff einen leichten Armschuß abbekommen und daher sein Feuerzeug nicht mehr rechtzeitig aus der Tasche unter seinem Ledermantel herausholen können. Durch mein Maschinengewehr-Schreckfeuer neben sein Flugzeug war er dann vollends gehindert worden, es zu vernichten.

Tommy hat mir das sehr übel genommen. Zu dem ihn verhörenden Offizier äußerte er mit Entrüstung, der Mann in dem schwarzen Albatros sei kein feiner Mann, es sei very unfair, auf einen gelandeten Feind zu schießen. Vielleicht hat er mir inzwischen in irgendeinem Gefangenenlager mein unfeines Benehmen verziehen.



Die freche Gasblase

Tagaus, tagein fliegt der Jagdflieger die Front entlang, und drüben, etwa 8 Kilometer hinter der englischen Front, steht in Höhen von 600 bis 1500 Meter die lange Reihe der englischen Fesselballone, mit Argusaugen bewacht von einer flinken Schar von Fliegerpatrouillen. Die drallen „Würste" reizten mich schon lange. Aber jedesmal, wenn ich zum Angriff ansetzte, zogen sie die „Blase" ein und legten mir ein derartiges Flakfeuer vor die Nase oder die Spads*) kamen in

*) Spad, französisches Flugzeug, entstanden durch die Anfangsbuchstaben der Firma **Société pour**

ſolchen Schwärmen angebrauſt, daß ich jeweils eine ſchleunige Umkehr dem Heldentode vorzog. Im übrigen hatte ich ſchon ſechs Engländer bei ihren Angriffen auf unſere Ballone abgeſchoſſen, ſo daß ich aus Erfahrung wußte, wie übel der Einſitzer, der ſich nach rückwärts nicht wehren kann, bei ſolchen Unternehmungen daran iſt. Doch am 12. Juli ſchien mir das Wetter günſtig. Starker Bodendunſt, Wolken in etwa 2000 Meter Höhe. So zog ich denn friſche Wäſche und beſſere Uniform an (bei Feſſelballonangriff iſt die Gefahr, durch Motorſchuß uſw. in feindliche Gefangenſchaft zu geraten, beſonders groß, und es iſt dann ſehr peinlich, wenn man nicht als Kavalier auftreten kann) und gondelte los, ohne meinem Kameraden etwas von meinem Vorhaben zu ſagen. Von Bullecourt aus ſah ich weit droben im Norden bei Lens eine Gasblaſe in mindeſtens 1500 Meter Höhe frech aus dem Dunſt herausgucken. Der Kerl reizte mich. Andauernd ſteigend, kam ich in 4500 Meter noch diesſeits unſerer Linie bei Lens an.

---

l'avitation et ses dérivées (Geſellſchaft für Flugzeuge und deren Beſtandteile).

Die Luft ſchien mir rein. Ich brauſte los, im Sturzflug über die Front und geradeswegs auf den Burſchen zu. Die Flak*) hatten mich anſcheinend noch nicht bemerkt. Hinter mir kam Vizefeldwebel O., der leider ein paar Tage ſpäter brennend abgeſchoſſen wurde; der übrige Verein deckte uns durch Kreiſen in 4000 Meter Höhe. Als wir aber bis auf 2 bis 3 Kilometer an den Ballon herangekommen waren, erſchienen plötzlich überall hinter uns weiße Wölkchen — Flak, aber zum Glück lauter Kurzſchüſſe, die nicht mit unſerem 240-Kilometer-Tempo gerechnet hatten.

Die braune Blaſe wurde größer und größer vor mir, ſinkt aber gleichzeitig, haſtig eingezogen, immer tiefer. Jetzt bin ich nur noch einige 100 Meter über ihr. Nun in ſteilen Spiralen tief, ſo daß die Kerle unten mich nicht beſchießen können, ohne ihren eingezogenen Ballon zu treffen, und dann von Feindesſeite heran! Auf 50 Meter zehn bis zwanzig Schüſſe mit Phosphormunition und ſofort die Maſchine hochgeriſſen, um nicht den Ballon zu rammen, und dicht drüber hinweg. Ich ſchaue mich um: der

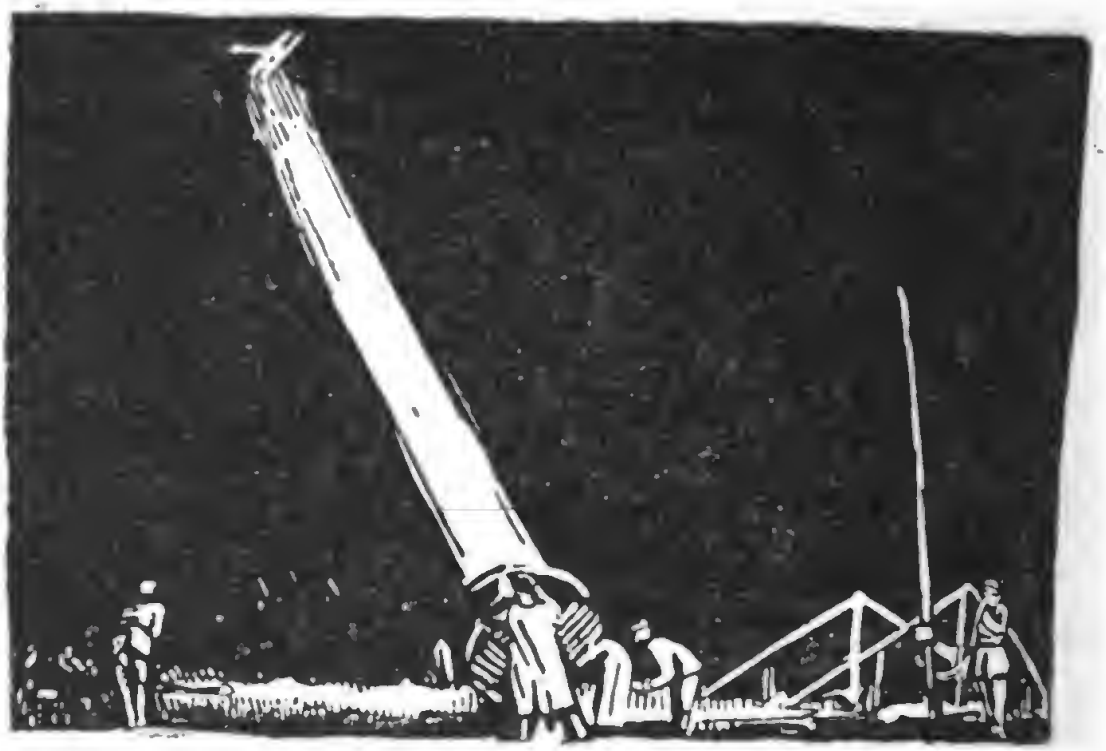
*) Flugzeugabwehrkanonen.

Beobachter arbeitet in ſeinem Korbe herum, ohne mit dem Fallſchirm abzuſpringen, und die Blaſe brennt und brennt nicht. Noch einmal kehrt, wieder auf 50 Meter heran, und als ich eben auf den Maſchinengewehrknopf drücken will, ſchlägt eine mächtige Flamme aus der Hülle. Zuerſt langſam, dann immer raſcher ſtürzt der Ballon in die Tiefe, den Beobachter mit ſich reißend. Und nun beginnt der übelſte Teil jedes Feſſelballonangriffes, nämlich der Heimflug.

Der Ballon hatte bei meinem zweiten Angriff nur etwa 600 Meter hoch geſtanden. Da ſich die engliſchen Flak inzwiſchen gründlich eingeſchoſſen hatten, ſo ſetzte jetzt ein regelrechtes Scheibenſchießen auf meine Maſchine ein. Unter und über und hinter mir hörte und ſah ich es krachen. Ich ſuchte im Zickzack- und Sturzflug den krepierenden Geſchoſſen zu entgehen. Ein mir entgegenkommender R. E. (Reconnaiſſance-Experimental, engliſches Artillerie-Flugzeug) erkannte mich zu ſpät, um mit mir anzubandeln, und begnügte ſich damit, mir einige Maſchinengewehrſerien auf viel zu weite Entfernung nachzuſenden. In 100 Meter Höhe krebſte ich über

die Linien, verfolgt von wütendem Maſchinengewehrgeknatter von der Erde. Ein Dutzend Löcher in Rumpf und Tragflächen und eines durch den Sitz nahm ich als Andenken mit nach Hauſe. Als ich auf meinem Flugplatz landete, waren ſchon von allen Seiten Meldungen über den Abſchuß des Feſſelballons eingetroffen.

Am nächſten Tage ſtanden an der Stelle der von mir abgeſchoſſenen Gasblaſe zwei neue.



Selbst abgeschossen

Ich liebte es, des Nachmittags öfter die in unserer Nähe befindliche Jagdstaffel Boelcke auf dem Luftwege aufzusuchen. Erstens verband ich den Hin- und Rückflug mit einer Jagdstreife die Front entlang, zweitens war es meine alte Staffel, in der noch alle meine alten Bekannten, Voß, Bernert usw., flogen und wo ich dienstlich und außerdienstlich mannigfach zu tun hatte, und drittens, was die Hauptsache ist, war dort ein ganz ausgezeichneter Barbier. Wenn ich landete und aus meiner schwarzen Tante ausstieg, da

ſtand er ſchon grinſend und ſchaumſchlagend bereit. Eine Taſſe Tee im Kreiſe lieber Kameraden und dann ging's wieder heimwärts zu den häuslichen Penaten.

Alſo zog ich mich frohgemut und friſch raſiert an einem ſchönen Juliabend gen Norden und guckte mir die Gegend an, ob auch noch alles beim alten. Da, bei Douai droben Flakſprengpunkte. Flugzeuge kann ich trotz Fernglas noch nicht recht unterſcheiden. Ich drücke nun los mit Vollgas, um den etwas niedriger fliegenden feindlichen Piloten, von denen ich inzwiſchen vier bis fünf ausgemacht hatte, den Rückweg abzuſchneiden. Noch haben ſie mich nicht geſehen, es iſt ja auch noch viel zu weit. Sie kreiſen ruhig weiter zwiſchen Douai und der Front. Jetzt erkenne ich die Formen. Es ſind Sopwithdoppelſitzer, die Aufklärung fliegen. Ich liebe dieſe Dinger nicht, da ihre Beobachter dauernd nach rückwärts hinausſchießen, aber Jagdeifer und Ehrgeiz ſiegen jedesmal über die Angſt und Beklemmung vor dem Angriff. Alſo nun „drauf mit Gebrüll" wie ſich Freund Richthofen ſo ſchön ausdrückt. Luftkampf lieben die vier Tommies anſcheinend nicht,

auch ſcheint ihr Aufklärungsauftrag ſchon durchgeführt, denn ſtark drückend haben ſie ſchon den Heimweg angetreten, dicht geſchloſſen, wie eine ängſtliche Herde. Und die vier wackeren englichen „Fränze“ bedenken mich ſchon auf lächerlich weite Entfernung mit ihrem eiſernen Gruß.

Der letzte des Vierklees vor mir hat anſcheinend die langſamſte Maſchine. Er hängt mehr und mehr ab von ſeinen Kameraden, denen es gar nicht einfällt, zu droſſeln, um ihren Freund zu erwarten. Liebevoll male ich in Gedanken eine Nummer 17 auf den ſchlanken Sopwithrumpf vor mir, kauere mich klein hinter meinem Motor zuſammen, ſchaukle von einem Flügel auf den andern, um den ſtändig ſchießenden Tommies kein richtiges Ziel zu bieten, und hole langſam auf. Nun Kopf in die Höhe, Kimme, Korn, feindliches Flugzeug, tak, tak, tak, ſo zwanzigmal, da, der Propeller des Engländers dreht ſich ganz langſam, er geht in Gleitflug über, das Maſchinengewehrfeuer meines Gegners hat aufgehört, der engliſche „Pinſel“ (das heißt das unſtarre Lewisgewehr) ſteht ſenkrecht hoch, von dem Maſchinengewehrſchützen, der in der Ka-

rosserie verschwunden, ist nichts mehr zu sehen. Das war leichtes Spiel so denke ich mir, der Wind ist uns günstig, der Engländer kann im Gleitflug mit seinem geschlossenen Motor nicht mehr über die Linien kommen.

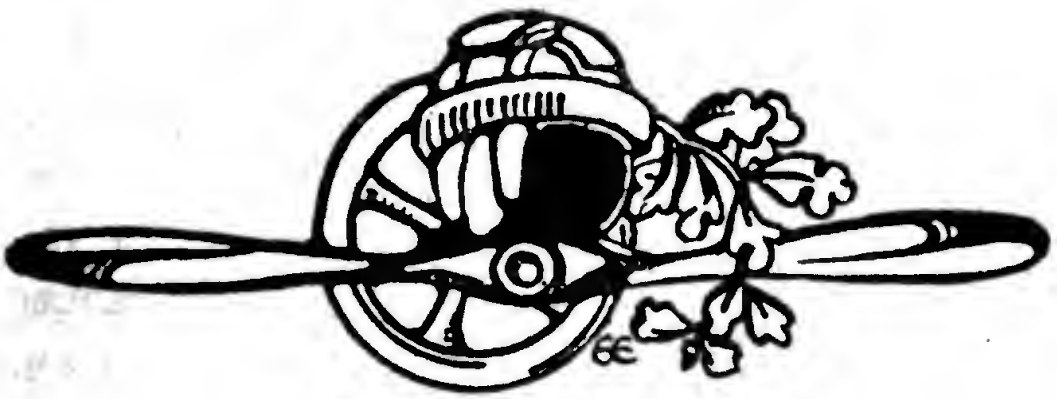
Und da ich den Burschen ganz heil haben wollte, so hörte ich zu schießen auf, drosselte auch und flog ganz nahe heran, um mir das Vehikel näher zu beäugen. Die anderen drei Kameraden waren inzwischen längst weit, weit weg und betrachteten sich den ganzen Vorgang aus sicherer Ferne. Um nicht direkt in den Propellerböen meines Vordermannes spazieren zu fliegen, ging ich seitwärts hinter ihm auf zwei bis drei Zimmerlängen herum und schaute von oben neugierig in den Kasten hinein. Der gute englische Franz kauerte am Boden und arbeitete wie toll an irgend etwas herum. Ich dachte, am Verbandzeug, Zerstören seiner Photokammer oder dergleichen, wurde aber plötzlich recht bitter eines anderen belehrt.

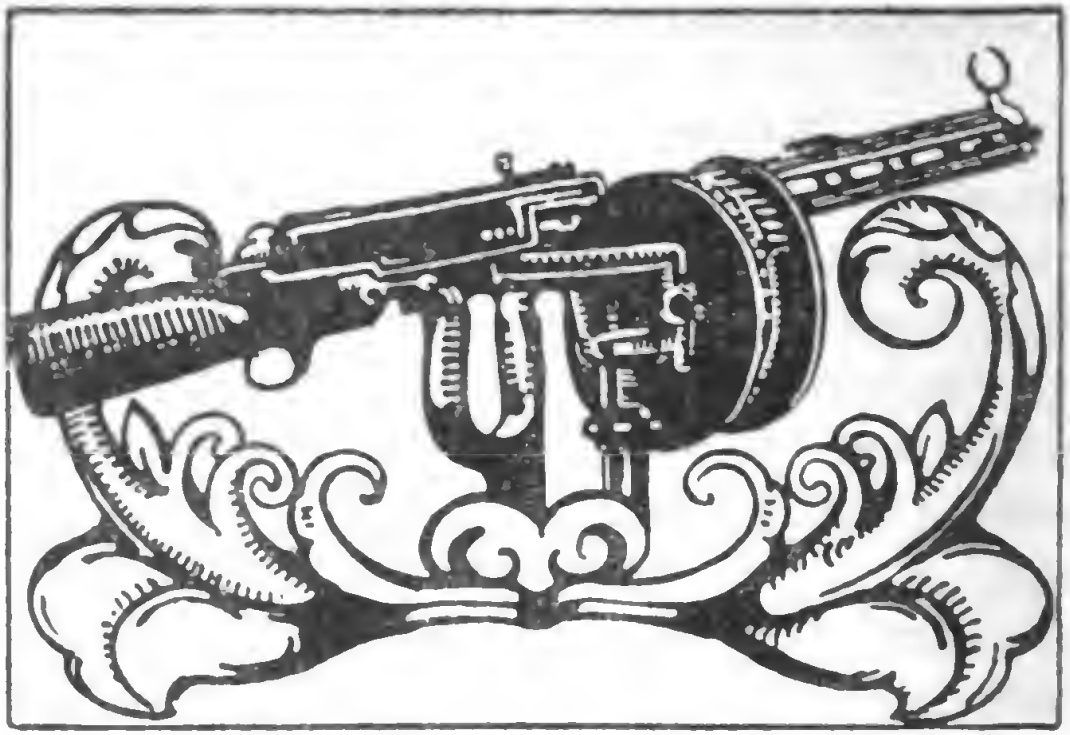
Mit einem Sprung hatte der Engländer sein Maschinengewehr in die Höhe gerissen, und bevor ich mein Flugzeug mit den beiden starren

Maſchinengewehren in die richtige Schußlage bringen kann, rattert es drüben ſchon los, auf nächſte Entfernung, ein Treffer nach dem anderen. Mit einem Ueberſchlag über den linken Flügel laſſe ich mich abtrudeln. Aber es war ſchon zu ſpät. Der Kühler und Benzintank zerſchoſſen, das Haupttragkabel ab. Schwer links hängend, mit langer weißer Dampffahne hinterher, gehe ich in ganz laurigem Gleitflug tief. Die Zündung habe ich herausgenommen, der Motor läuft Gott ſei Dank nicht mehr. Unter meinen Füßen läuft das Benzin ſpazieren. Wenn das Ding nur nicht zu brennen anfängt, ſo denke ich bei mir, und ſchaue mich nach einem Landungsplatz um. Noch 2000 Meter hoch, alſo kommſt du noch bis zum Flugplatz. Das war beruhigend. Und nun will ich ſehen, wo mein Tommy landet! Zuerſt finde ich ihn nicht, und dann, ich traue meinen Augen nicht, ſehe ich ihn mit Vollgas ganz vergnügt heimwärts fliegen. Eine derartige Frechheit! Es glückte mir noch, glatt zu landen.

Der Engländer hatte anſcheinend im entſcheidenden Augenblick Ladehemmung gehabt und wollte landen. Und ich Eſel hatte dieſen

günſtigen Zeitpunkt nicht ausgenutzt, hatte aus Dummheit und Gutmütigkeit dem Tommy Gelegenheit gegeben, die Störung zu beſeitigen, mich abzuſchießen, und habe mich dadurch unſterblich vor der Sopwithſtaffel blamiert. Allerdings habe ich es ihr in den nächſten Tagen reichlich heimgezahlt.





Das Ende eines tollkühnen Spads

Es war im Wonnemonat Mai, als ich mich bei leicht bewölktem Himmel mit Vizefeldwebel Sch., einem meiner tüchtigſten Flieger, gegen Mittag an der Front vergnügte. Von den Tommies war nicht viel zu ſehen. Nur ganz weit hinten, noch jenſeits der engliſchen Feſſelballone, unterhielten ſich einige Mitglieder vom engliſchen Royal Flying Corps mit Luftkampfübungen; es fiel ihnen jedoch nicht ein, näher an die Front heranzugehen. Das dunſtige Wetter war anſcheinend auch für Artillerieeinſchießen und Photoaufträge ungünſtig.

Wir ließen traurig die Köpfe hängen und brummten heimwärts. Ich flog voraus, Sch. drosselte etwas und folgte mir mit einigen 100 Metern Abstand. Vor uns tauchte die Straße Cambrai—Douai und unser Flughafen aus dem Dunst auf. Ich setzte aus 2000 Meter zum Gleitflug an und schaute mich um. Sch. ging auch tief. Noch weiter rückwärts kam noch ein Flugzeug, eine „D. II" wie es schien, die uns anscheinend besuchen wollte. Ich nahm mein Höhensteuer zwischen die Knie, summte eine Melodie vor mich hin und setzte mich auf meine ziemlich erstarrten Hände, während mein Albatros ruhig abwärts glitt.

Auf einmal, ich war schon überm Flugplatz, ratterten hinter mir zwei Maschinengewehre los. Obwohl ich fühlte, daß ich nicht das Ziel war, riß ich doch instinktiv mit Vollgas die Kiste herum und — traue meinen Augen nicht. Die vermeintliche „D. II" war ein ganz unverschämter Spad-Einsitzer. Er hatte sich meinen guten ahnungslosen Vize vorgenommen. Sch. ging schon in steilen Spiralen tief, hinter ihm her, andauernd knatternd, der Engländer. Ich er-

öffnete auf mehrere 100 Meter das Feuer auf den frechen Patron, um meinem Kameraden den läſtigen Verfolger abzunehmen, und wirklich drehte dieſer ſofort auf mich zu. Er dachte offenbar, es ſei eine beſondere ſportliche Leiſtung, die beiden Bochehäschen über ihrem eigenen Flughafen abzuſchießen. Aber er hatte ſich die Sache wohl zu einfach vorgeſtellt. Sch. war zu tief, um mir helfen zu können. Wir blieben allein.

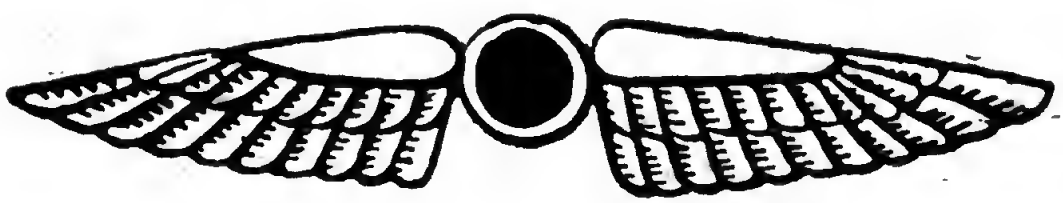
Drei- oder viermal brauſten wir aneinander vorbei und jagten uns kurze Maſchinengewehrſerien von vorne um den Kopf. Dann ſaß ich über und hinter ihm. Zehn Schuß meinerſeits, kerzengerade bäumt der Spad ſich auf, ich reiße meinen Vogel ebenfalls in die Höhe, um ihn nicht zu rammen, komme einen Augenblick über ihn, von unten rattern ſeine Maſchinengewehre nach oben, bei mir fliegen am Rumpf die Holzfetzen weg. Da, er trudelt, ſtürzt. Ich hinterher. Erledigt, denke ich. Doch, was iſt das?! Er fängt die Maſchine und geht im Sturzfluge gegen ſeine Linien hinweg. Ich jage hinter ihm her. Wieder ſprechen meine Maſchinengewehre; er ſchlägt über den linken Flügel einen halben

Looping, fliegt mir, mit den Rädern nach oben, schießend entgegen; gleich darauf läßt er sich wieder abrutschen, fängt sich wieder, steigt. Das muß eine ganz große „Kanone" sein.

Es gelingt mir, dicht hinter ihn zu kommen. Wieder das gleiche Manöver wie vorher. Dicht unter mir rast er durch, ich sehe seinen hellbraunen Mantel und den drohend erhobenen Arm. Da plötzlich fliegt mir etwas an den Kopf, ich kann mir nicht denken, was. Als ich wieder durch mein Visier gucke, siehe da, da fehlt das Korn. Ueber das linke Maschinengewehr zielen, ist sehr unpraktisch und für den Ungeübten unbequem. Aber es ging. Mein Spad kommt inzwischen immer tiefer, aber dank seinem geschickten Fliegen zieht er den Kampf mehr und mehr auf die Linien zu, so daß es höchste Zeit ist, ihn abzuschießen. Er windet sich, überschlägt sich, und nie bekomme ich ihn richtig und lange genug vor die Flinte. Wieder sitze ich hinter ihm, wieder zieht er hoch und geht in die Kurve. Ich schneide die Kurve ab, schieße, schieße, ramme ihn fast. Da, eine winzige Flamme unterm Sitz. Einen Augenblick später schlägt hellrote Lohe um den

Körper des Engländers nach oben. Ein Schuß hatte den Benzintank getroffen. Einige 100 Meter fliegt der Spad noch, dann ſtellt er ſich auf den Kopf und ſtürzt, einen langen ſchwarzen Rauchſchweif nach ſich ziehend, aus 700 Meter Höhe ſenkrecht in die Tiefe. Mit greller Stichflamme brennen beim Aufſchlag, ungefähr 4 Kilometer hinter unſeren Linien, die Reſte des feindlichen Flugzeuges.

Ich fliege dem Gefallenen in 100 Meter Höhe eine Ehrenrunde.



Zum Aufstieg bereit.

v. Tutschek in seinem Fokker-Dreidecker.

Digitized by Google

Mein zweiter Sturz

Abscheulicher Regen, richtiges Fliegerwetter, das war unser aller Anschauung, als ich mit Leutnant v. N. nachmittags ins Auto stieg, um nach Tournay zu fahren, wo unser 45-PS-Mercedes gegen einen neuen Wagen umgetauscht werden sollte. Da kein Flugbetrieb war, hatte ich meine gesamten Monteure, Schlosser, Schreiner usw. auf zwei Lastautos verstaut und sie nach Cambrai ins Kino geschickt. Es war dies für meine Leute, die in Flugwetterperioden nicht nur den ganzen Tag, sondern häufig auch nachts arbeiten mußten, immer eine willkommene Er-

holung und eine wohlverdiente Belohnung. Ich möchte die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne ein Wort über unsere braven Monteure zu sagen. Der Monteur im Felde hat das Leben seines Flugzeugführers in der Hand. Zwischen Flugzeugführer und Monteur besteht ein gegenseitiges Vertrauensverhältnis. Der Flugzeugführer, insbesondere der Jagdflieger, bei dem es sich oft um Sekunden handelt, ob er ein feindliches Geschwader noch erreichen kann oder nicht, hat fast nie Zeit, alle Teile der Maschine persönlich nachzusehen; er muß sich auf seine Flugzeugwarte verlassen. Kommt der Flugzeugführer am späten Abend nach eingebrochener Dämmerung vom letzten Fluge zurück, so beginnt für die Monteure erst die Arbeit. Die Hallen werden geschlossen und erleuchtet, und nun werden Motor und alle Teile des Flugzeuges genauestens nachgeprüft, damit die Maschine am nächsten Tage wieder startbereit ist. Wie sich der Führer unbedenklich der Geschicklichkeit und Sorgfalt seiner Monteure anvertraut, so feiern diese die Luftsiege ihres Fliegers als ihre Siege mit.

Doch wir waren ja auf der Fahrt nach Tournay. Eingehüllt in den Ledermantel, die Fliegerbrille vor den Augen, so geht's in vielleicht manchmal nicht ganz vorschriftsmäßigem Tempo gen Tournay. Das Auto wird im Park abgegeben, das neue soll morgen früh fertig sein. Da kein Flugwetter ist, bin ich ganz damit einverstanden. Abends bin ich bei meinem Kommandeur der Flieger, Hauptmann S., zum Essen eingeladen.

Als ich am nächsten Morgen nach einem sehr fidelen Abend aufwache, lacht zu meinem Entsetzen strahlender Sonnenschein zu meinem Fenster herein! Nun aber schleunigst heim zur Staffel! Aber da kommt der zweite Schreck: das Auto wird erst nachmittags fertig. Darauf kann ich nicht warten. Ich fahre sofort zum Flugpark, erkläre dem Parkführer die Sachlage und ziehe eine uralte Tante, 160-PS-Rumpler-Doppelsitzer, aus der Halle und klemme mich hinein. Leutnant v. N. geht ein paarmal äußerst mißtrauisch um die Kiste herum, guckt mich ein paarmal ebenso mißtrauisch an, als ich an dem ungewohnten Steuer-

rad herumdrehe, und bequemt ſich ſchließlich, hinter mir Platz zu nehmen. Ich gab ihm im ſtillen recht, denn erſtens gibt es für einen Flugzeugführer wirklich nichts Peinlicheres, als ſich einem anderen anzuvertrauen, und zweitens war mir ſelbſt, der ich meinen leichten Einſitzer gewöhnt war, das alte träge Ding auch etwas unſympathiſch.

„Fertig!“ ruft jemand von hinten. Die Kiſte rattert los und hebt ſich nach ganz unwahrſcheinlich langem Anlauf in die Luft, hängt aber ſo ſtark links, daß ich dauernd an meinem Rade drehen muß. Wir fliegen über Lille weg, die Front entlang und kommen tatſächlich 1500 Meter hoch, eine koloſſale Leiſtung für den alten Methuſalem! Auf einmal ſehe ich im Spiegel, wie mein guter N. lebhaft auf ſeinem Sitz herumrutſcht und nach oben rechts zeigt; einen Augenblick ſpäter betrommelt er mir mit den Fäuſten den Rücken und gibt mir dadurch das Zeichen zum Tiefgehen. Richtig, hoch über uns erſcheinen die ſchwarzen Wölkchen unſerer Flak, aus denen ſich einige glitzernde Pünktchen, anſcheinend Nieuports oder Spads, ablöſen. Ohne Maſchi-

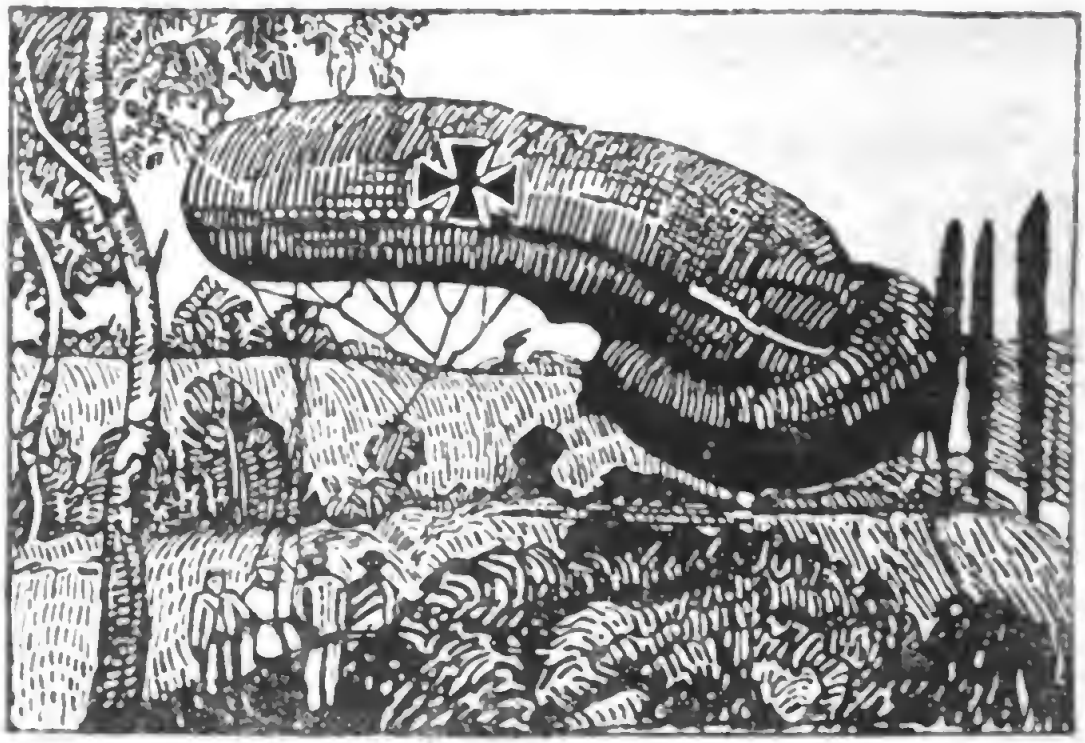
nengewehre mit solch einer Kiste einen Luftkampf aufzunehmen, ist zum mindesten zwecklos, und so drehte die alte „Rumpler“ der Front den Rücken zu, um in etwas respektvollerer Entfernung in 800 Meter Höhe dem heimatlichen Flughafen zuzustreben. Schon liegt der Ort vor uns und dahinter der Flugplatz mit dem Landezeichen auf grünem Rasen. Ich stelle den Motor ab, und gemütlich geht's im Gleitflug abwärts. So, noch eine Rechtskurve, und dann gegen den Wind in den Platz herein. Wir sind gerade über dem Ort.

Da klemmt sich in der Kurve plötzlich die Verwindungsklappe. Ich drehe mit dem Rad dagegen, ritsch, ratsch, reißen mit metallenem Klang die beiden Verwindungskabel. Die Maschine hängt mehr und mehr nach rechts. Ich lehne mich instinktiv nach der entgegengesetzten Seite und kurbele wie ein Schwerarbeiter an meinem Steuerrad. Nichts mehr zu machen, schon rutscht, nein, stürzt der Kasten. Ich gebe Vollgas, reiße das Höhensteuer an den Leib; fast senkrecht richtet sich das Teufelsding auf, um sofort wieder ins Abtrudeln zu kommen. Ein Blick

nach rückwärts auf das arme Opfer, das ſich mir anvertraut hat und ganz ergeben meinem Kampf mit dem ſteuerloſen Flugzeug zuſieht, gibt mir die Ruhe wieder. Wir ſtürzen im engſten Korkenzieher hinunter auf die Ortſchaft zu. Bange zählen wir die Sekunden bis zum Aufſchlag. In Pappelhöhe reiße ich nochmals das Höhenſteuer an mich, nehme die Zündung weg und ſtelle beide Beine auf den Sitz. Losgeſchnallt habe ich mich ſchon vorher. Und dann ein Krach — ich fliege kopfüber aus meinem Sitz heraus, auf den der Motor ſtürzt, ſchlage auf und befühle meine Knochen. Sie ſind merkwürdigerweiſe alle heil. Auch meinem „Franz" war bis auf kleine Prellungen nichts zugeſtoßen. Mit leicht zitternden Knien und einer Zigarette im Munde erwarteten wir unſere Monteure, die aus den nächſten Häuſern zur Trümmerſtätte eilten. Alle waren aufs höchſte erſtaunt, neben dieſer üblen Kiſte ihren Staffelführer, noch dazu lebend, vorzufinden.

Die Gefühle, die man bei einem Sturz von 600 Meter bis zur Erde in dem Bewußtſein hat, das Flugzeug nicht mehr in die Hand bekommen

zu können, sind peinlich. Es kostete mich Ueberwindung, am selben Nachmittag wieder mein Kampfflugzeug zu besteigen. Erst als ich am gleichen Nachmittag einen englischen Dreidecker abgeschossen hatte, war ich wieder ganz Herr meiner Nerven.



Der deutsche Fesselballon als rettender Engel

Es war ein neuer Flugzeugtyp an die Front gekommen, und ich hatte vom Flugpark die telephonische Mitteilung erhalten, vier neue Albatrosse stünden für meine Jagdstaffel fertig aufmontiert dort bereit, ich möchte sie abholen lassen. Ich ließ meinen Werkmeister und einige tüchtige Monteure sofort mit der Bahn abfahren, um vor dem Start nochmals alles gründlich nachprüfen zu lassen, und setzte mich mit drei Kameraden, als der Flugbetrieb abends

beendet war, in meinen Benzwagen und zog los. Am nächsten Morgen um 7 Uhr wollten wir wieder zurückfliegen. Nach einem sehr gemütlichen Abend im Kameradenkreise legten wir uns früh schlafen und prägten den Ordonnanzen dringlichst ein, uns Punkt 6 Uhr zu wecken.

„6 Uhr, es regnet in Strömen," mit diesen Worten wurde ich aus Morpheus' Armen gerissen. Wird schon aufhören, dachte ich. Kurz vor 7 Uhr standen wir gänzlich durchnäßt an unseren neuen Vögeln, die startbereit noch in den Hallen standen. Die Wolken hingen zwar ganz tief, es goß, aber ich mußte nach Hause, da ich ab 8 Uhr vormittags auf Grund eines streng geheimen Befehls, über den ich mich nicht näher auslassen darf, im Flughafen anwesend sein mußte. So erklärte ich denn meinen Kameraden, sie sollten mit dem Start warten, bis der Regen aufhöre, ließ meinen neuen Albatros herausschieben, und gleich darauf erhob ich mich in die Luft. Nach einer Runde über dem Platze hing ich mich über die Pappelallee der Straße von Tournay nach Orchies und drückte in einer „Affenfahrt" nach Süden. Zuerst ging alles gut. Den Weg kannte

ich ja genau, ich war ihn ſchon zehnmal geflogen. Da, kurz vor Orchies ganz tiefe Wolken. Ich gehe herunter auf 30 Meter, ein Hagelſchauer ſchlägt mir ins Geſicht, ich habe alle Hände voll zu tun, mein Flugzeug in der Gleichgewichtslage zu halten. Ich ſchwitze am ganzen Körper. Nur vorwärts! Kaum wage ich es, mit der einen Hand das Steuer loszulaſſen, um mir die Fliegerbrille abzuwiſchen. Faſt mit den Baumkronen zuſammenſtoßend, raſe ich weiter. Jetzt bin ich über Orchies. Wo iſt die Pappelallee? Hier rechts! Wieder kämpfe ich mich längs der Straße nach Valenciennes weiter. Da, der Kanal. So, hier die Stadt und nun rechts ab, da muß der Flugplatz ſein. Nichts zu finden. Mit 180 Kilometer Fahrt raſe ich in 20—50 Meter Höhe über Wieſen und Aecker. Ganz dunkel iſt's. Regen, Hagel. Da plötzlich unter mir ein paar Granattrichter, Stellungsgewirr. O weh, du biſt über den Schießplatz gekommen, alſo linksum und zurück. Doch, was iſt das? Ich höre es plötzlich unter mir krachen. Eine Granate krepiert mit ſchwarzer Sprengwolke. Bin ich von Sinnen? Bei

dieſem Wetter findet doch kein Uebungsſchießen ſtatt! In wilder Jagd raſt mein Vogel über Granattrichter, Stellungen, Erdlöcher. Ich ſuche nach dem Kompaß. Ja ſo, in den neuen Maſchinen iſt ja noch keiner. Pfui Teufel, jetzt wird die Sache ungemütlich. Ich ſtelle nur eine Sekunde den Motor ab; richtig, da höre ich von unten Maſchinengewehr-Geknatter. O weh, jetzt biſt du über den engliſchen Stellungen. Ja, wenn ich nur wüßte, wo Weſten, wo Oſten. Und dabei flogen ſchon zweimal die Furnierholzſplitter weg, und dicht am Sitz ſehe ich zwei winzig kleine Einſchußlöchlein. Der Gedanke, das neue, den Tommies wahrſcheinlich noch unbekannte Flugzeug beim erſten Fluge drüben abzuliefern, war häßlich. Und obendrein hatte ich meinen ſchönen, gelben, engliſchen, erbeuteten Ledermantel an. Der Empfang konnte luſtig werden. So raſte ich wie ein Irrſinniger in 20—50 Meter Höhe über Trichter, Trichter, Trichter. Und in der faſt gänzlich zertrommelten Gegend von Arras kann man weit fliegen, ehe man etwas anderes ſieht als Granatlöcher. Was Freund

und Feind drunten im Graben wohl von mir gehalten haben mögen?!

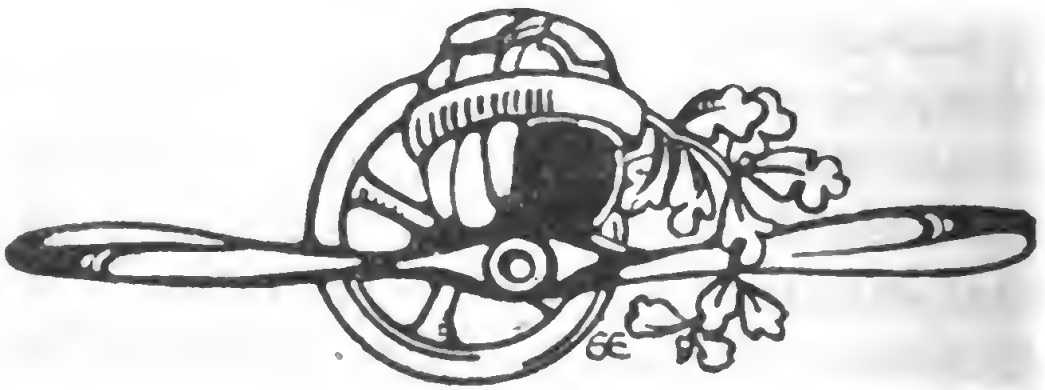
Doch nur ruhig Blut. Aus welcher Richtung kam der Wind beim Start? Von Lille her, also aus Westen. Sicherlich ist hier 40 Kilometer weiter südlich die gleiche Windrichtung. Ich lege mein Flugzeug dicht über dem Boden mit Vollgas auf die Flügelspitze, beschreibe fortgesetzt enge Kreise und lasse mich, dem Feind die geringste Treffmöglichkeit bietend, vom Winde treiben. Hoffentlich nach Osten. Nach bangen Minuten hören die Granattrichter unter mir endlich auf. Und siehe da, was ist das? Eine unförmige, graue, riesige Wurst liegt da dicht vor mir auf dem Erdboden, und darauf zu meiner unbeschreiblichen Freude ein großes schwarzes Kreuz. Gott sei Dank, der Wind blies aus der richtigen Gegend. In meiner Herzensfreude drehte ich über der deutschen Gasblase ein Dutzend tolle Kurven. Darauf lasse ich mich neben unserer aufgeblasenen Konkurrenz nieder. Trotz verzweifelt vielen Telephondrähten gab es nicht einmal Bruch.

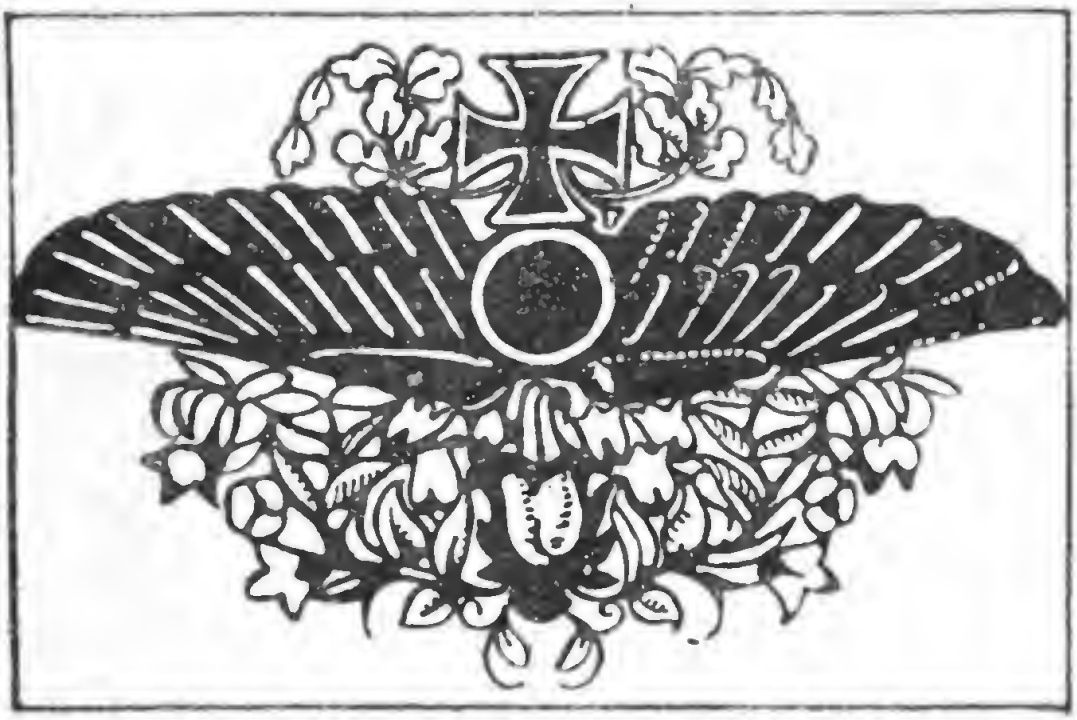
Zu meinem größten Erstaunen wurde ich sofort von einem überaus eifrigen Wachtmeister festgehalten, der mit todernster Miene erklärte, ich sei ein Engländer und habe nur zur Täuschung eiserne Kreuze auf mein Flugzeug malen lassen, außerdem hätte ich einen englischen Mantel an, und auch meine Aussprache (ich schimpfte in gut Münchener Tonart) sei nicht einwandfrei. Ausweis hatte ich keinen bei mir, aus dem Flugzeug durfte ich nicht heraus, und so blieb mir nichts anderes übrig, als auf das Eintreffen des Führers des Ballonzuges zu warten. Der war einige Kilometer weiter rückwärts bei irgendeiner dienstlichen Besprechung, und so mußte ich, zwar heilfroh, von meiner Odyssee glücklich zurückgekehrt zu sein, im Regen in meiner Kiste sitzen und warten und mich von meinem Wachtmeister mißtrauisch beäugen lassen.

Endlich kommt das Auto, ein mir bekannter Oberleutnant springt heraus und begrüßt mich mit den Worten: „Ach, Sie sind's. Sie haben doch letzte Woche zwei Engländer hier dicht neben meinem Fesselballon abgeschossen. Ja, wie kommen Sie denn bei diesem Wetter zu Be-

ſuch zu mir? Und warum ſteigen Sie denn bei dieſem abſcheulichen Regen nicht aus?!“ Ja, das gerade wollte ich auch ſchon lange wiſſen.

Ich war bei einem Ballon zwiſchen Douai und Arras gelandet. In dem furchtbaren Hagelwetter hatte ich beim Ortsausgang von Orchies ſtatt der Pappelallee nach Valenciennes die nach Douai für die richtige gehalten; als ich dann über Douai war, glaubte ich daher über Valenciennes zu ſein. Und da ich den Schaden hatte, brauchte ich für den Spott nicht zu ſorgen.





Vier dumme Spads und Ladehemmung

Ich liebte es, mich am frühen Morgen, kurz nach Beginn der Morgendämmerung, in die Luft zu begeben, mir den Sonnenaufgang und das Wogen der Bodennebel unten, tief unten anzusehen und mir einen richtigen Hunger „anzufliegen". Es ist herrlich, so hoch droben von dem leckeren, dampfenden Bohnenkaffee aus Brüssel und den für den magenleidenden Jagdflieger unentbehrlichen Weißbrötchen zum Frühstück zu träumen. Der Jagdflieger muß magenleidend sein, denn erstens kommt das von den ständigen und oft sehr jähen Höhenwechseln

Digitized by Google

zwiſchen 0 und 5000 Meter, und zweitens kriegt er ſonſt keine Brötchen. Doppelt ſchön iſt es, ſich allein herumzutreiben. Man weckt die Fliegerabwehrkanonen, die in den erſten Morgenſtunden noch verſchlafen ſind und miſerabel ſchießen, und beobachtet, wie allmählich die Feſſelballone hochgehen und die feindlichen Flughäfen lebendig werden. Eigentlich iſt es ja unpraktiſch, ſich ſo ganz früh über der Front einzufinden, denn erſtens friert man und zweitens iſt noch kein Wild da zum Jagen.

Es war ein herrlicher Maienmorgen, als ich in 5000 Meter Höhe, mit der Sonne im Rücken, ohne beſtimmtes Ziel hoch über unſeren Feſſelballonen herumturnte und mich in allen möglichen Fliegerkunſtſtückchen, Looping, Abrutſchen, Ueberziehen, Abtrudeln uſw. übte. Da ſehe ich plötzlich zwiſchen unſeren Feſſelballonen und der Front, tief, tief unten, in ungefähr 1500 bis 2000 Meter Höhe ſchwarze Flakſprengpunkte und dazwiſchen ein paar glitzernde kleine Pünktchen. Sofort ſtand mein ſchwarzer Vogel auf dem Kopf, und in raſender Fahrt ging's ſenkrecht hinunter, direkt auf einen unſerer Feſſelballone

Der 22. besiegte Engländer.

Der Sieger und der Besiegte!

v. Tutschek besichtigt den 24. zur Strecke gebrachten Gegner, einen Spad-Einsitzer.

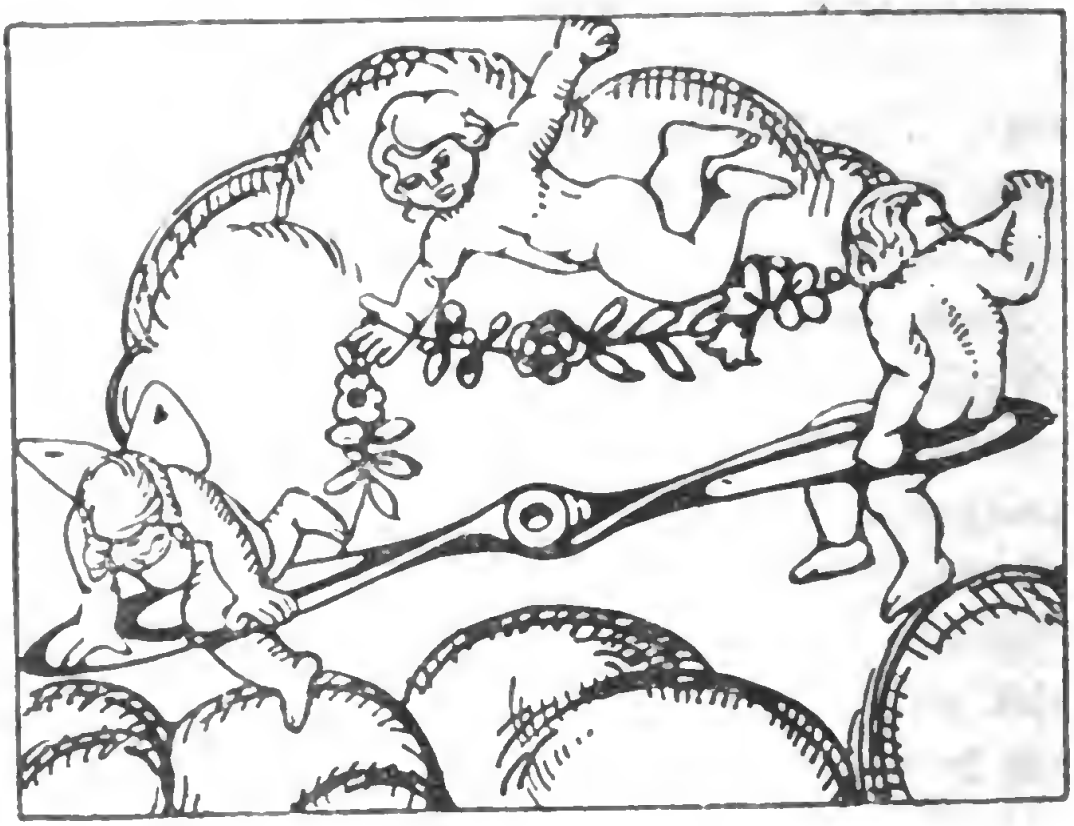
Digitized by Google

zu, dem die kleinen Pünktchen rasch zustrebten. Ich ließ die Kerls nicht aus dem Auge. Sie konnten mich noch nicht gesehen haben, denn ich kam aus der Sonne. Jetzt erkannte ich sie deutlich. Es waren vier Spads, die sich unsere in 1200 bis 1300 Meter stehende Gasblase zum Ziel ausgesucht hatten. Der Beobachter im Ballonkorbe hatte den Sprung in die Tiefe einem Sturze mit der brennenden Hülle überm Kopfe vorgezogen und befand sich, lustig unter seinem Fallschirm hin und her pendelnd auf dem Heimwege — wenn man es einmal gemacht hat, findet man viel Spaß am Fallschirmabsprung. Auch die tüchtigen Flak hatten mich noch nicht bemerkt, denn sie fuhren fort, mehr oder minder gut auf die vier Engländer zu schießen, die ihrer Sache schon ganz sicher schienen. Schon waren sie unserer Gasblase näher als ich, da knatterte ich mit meinen beiden Maschinengewehren aus über 2000 Meter Entfernung auf den vordersten los. Er stutzte, riß sein Flugzeug nach oben und schoß eine Leuchtpatrone ab. Nummer zwei, drei und vier folgten ihrem Führer und ließen ungeschickterweise vom Ballon, der ihnen bei

einiger Gewandtheit rettungslos verfallen gewesen wäre, ab. Die Flak hatten inzwischen, nachdem sie mir versehentlich einige Sprengwolken recht häßlich vor die Nase gesetzt hatten, aufgehört zu schießen. Drunten an der Ballonwinde wurde im Schweiße des Angesichts gekurbelt, und die braune Wurst empfahl sich ziemlich rasch nach unten. Dem englischen Staffelführer schien die Sache nicht geheuer. Nach einigen Schüssen machte er kehrt und drückte, voraus die anderen drei Hasenfüße, der Front zu. Einen größeren Gefallen konnte mir der Verein nicht tun. Durch die rasende Geschwindigkeit des Sturzfluges hatte ich rasch aufgeholt und saß dicht hinter dem letzten. 20 Schuß, die Flügel brechen weg, Rumpf und Führer stürzen in die Tiefe. Ich nehme den nächsten. Nach kaum 10 Schuß bäumt der zweite sich auf und geht stark qualmend im Sturzflug tief. Nun zu Nummer 3. Sie fliegt dicht neben Nummer 4. Keinem fällt es ein, zu kurven, oder dem anderen zu helfen, sie drücken einfach der etwa zwei Kilometer entfernten Front zu. Es müssen blutjunge Anfänger darin sitzen. Ich sitze auf Hauslänge

hinter Nummer 3 und ziele, ständig zu Nummer 4 blinzelnd. Ich drücke ab, kein Schuß geht heraus. Ich zerre an den Maschinengewehrhebeln: Ladehemmung. Ich stampfe vor Wut in meiner Maschine. Die Propellerböen meines Vordermannes werfen mich hin und her; ich möchte ihn am liebsten rammen, aber das ist unzweckmäßig, denn dann ist ja auch mit mir Schluß. Nummer 3 und 4 fliegen vergnügt gerade aus und behandeln mich, wie wenn ich nicht da wäre. Ich reiße und reiße an beiden Hebeln. Beide haben sich geklemmt. Wütend begleite ich die beiden Herren bis über die Front, werfe meine Kiste herum und drücke mit hochgeschwollener Zornesader auf der Stirne dem Flughafen zu.

Alles eilte herbei, um mich zu dem von unten beobachteten Erfolg zu beglückwünschen. Meine Monteure reichten mir einen großen Blumenstrauß aus Löwenzahn hinauf. Mein Donnerwetter prasselte auf sie nieder wie eine kalte Dusche.



Der abgeschossene Propeller.

Es dämmerte schon, die Wolkenränder leuchteten noch rötlich von den letzten Strahlen der untergehenden Sonne, und drunten zuckten feurige Blitze auf die Abschüsse und Einschläge im Trichterfelde. Wie Irrlichter leuchteten dann, bis auf 40 Kilometer weit sichtbar, die Stellen auf, wo die Batterien stehen. Jedesmal von neuem haftet der staunende Blick an diesem gewaltigen Schauspiel. Ich hatte mich beim Einfliegen eines neuen Flugzeuges etwas verspätet und wollte gerade aus 5000 Meter herunterturnen, als ich plötzlich

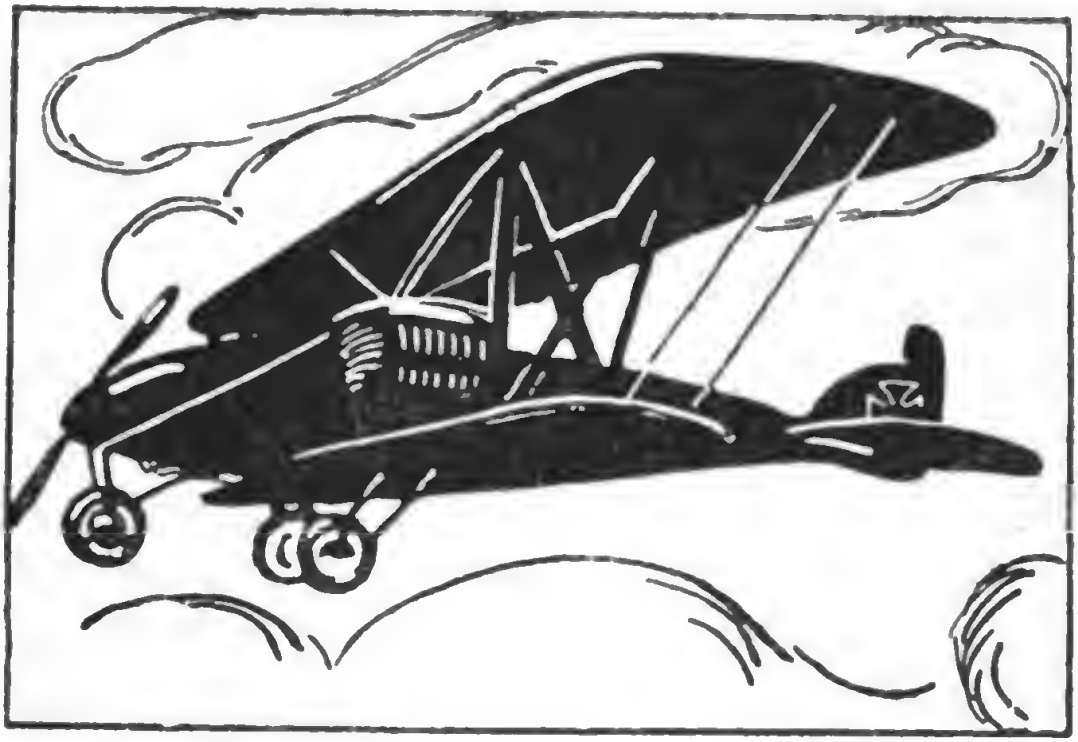
gar nicht weit von mir fünf Sopwitheinſitzer aus den Wolken kollern ſah. Zwar waren meine beiden Maſchinengewehre noch nicht recht erprobt, aber welcher Jäger läßt ſich ſein Wild entgehen, aus Angſt, das Gewehr werde verſagen. Schon war ich hinter dem letzten der in ſteilen Spiralen tiefgehenden Einſitzer. Sie raſten auf einige tiefer liegende Wolkenfetzen zu, anſcheinend in der Abſicht, ſich drin zu verſtecken und den läſtigen Verfolger abzuſchütteln. Ich dicht hinterher. Nun heißt es Akkordarbeit, ſonſt ſind die Brüder weg. Ich ſchoß mit 1800 Touren auf dem Motor, daß es eine wahre Freude war, und die Engländer gingen immer ſteiler weg. Meine Kiſte ächzte und bog ſich in der raſenden Fahrt nach abwärts, der Luftzug erlaubte mir kaum, den Kopf zu erheben, um zu zielen. Schon bin ich auf nächſte Entfernung heran, der andere qualmt ſchon, da, ein wahnſinniger Ruck und Schlag durch die ganze Maſchine, ich überſchlage mich, werde wieder hochgeriſſen, mein braver Mercedesmotor vor mir führt die reinſten Akrobatentänze auf, ſchwarzes Oel ſpritzt mir ins Geſicht, heißes Waſſer, ich habe das Gefühl als breche alles aus-

einander. Instinktiv habe ich sofort Gas und Zündung weggenommen und durch steiles Ziehen den Propeller zum Stehen gebracht.

Das alles war das Werk weniger Sekunden. Nun sah ich erst die Bescherung. Ich hatte mir mit meinen beiden Maschinengewehren, die anscheinend falsch eingestellt waren, die eine Propellerhälfte ganz, und die andere zur Hälfte weggesägt, und traurig ragte ein kleiner Stumpf noch in die Höhe. Durch die riesige Umdrehungsgeschwindigkeit und die Zentrifugalkraft des übriggebliebenen halben Stummels war der ganze Motor im wahrsten Sinne des Wortes „aus dem Häuschen" geraten und hatte sich vom Flugzeug „losgesagt". In ganz traurigem Gleitflug ging ich mit meiner zerstörten, verzogenen Kiste tief.

Zum Glück hatten meine braven Sopwiths die traurige, verzweifelte Lage ihres Verfolgers nicht erkannt, sonst hätten sie mich wehrloses Häschen rettungslos abgeschossen.

Kurz darauf setzte ich dicht neben der Straße Douai—Cambrai an einem Bahndamm — fast hätte es noch Bruch gegeben — auf, stieg aus und freute mich wieder meines Lebens.



Des ſchwarzen Jagdfliegers letzter Jagdtag

Dicht bewölkt, Wolken in 200 bis 300 Meter Höhe, kein Flugwetter!“ Mit dieſen Worten ſteht der getreue Burſche Hans 5 Uhr 15 Minuten morgens am Bett ſeines ungnädig grunzenden Herrn. Mit einem Sprung iſt der Staffelführer am Fenſter, blickt prüfend gen Himmel — um mit einem zweiten Sprung wieder im warmen Bett zu liegen. Denn auf Vorrat ſchlafen, das iſt Haupttugend und ſchönſte Kunſt für den Feldſoldaten, beſonders für den Jagdflieger. Hans

iſt indeſſen lautlos verſchwunden, um den anderen Burſchen mitzuteilen, die Herren könnten bis 7 Uhr weiter ſchlafen; weiterer Befehl folge. Der Unteroffizier im Starthauſe erhält Anweiſung, daß, falls inzwiſchen kein Regen fällt, ab 7 Uhr die Flugzeuge der Gruppe 1 ſtartbereit zu halten ſind. Schon ſchläft der Staffelführer wieder.

Um 7 Uhr 40 Minuten rattert plötzlich das Telephon am Bett „7 B. F. (Briſtol Fighters) Richtung Monchy ſchrauben ſich hoch!“ Mit einigen nicht gerade ſchmeichelhaften Worten für die Engländer, die uns wieder hochhetzen bei ſolchem Wetter, ſauſe ich aus dem Bett zum Fenſter, mit dem Kopf in die Waſchſchüſſel und mit beiden Beinen gleichzeitig in die von Hans bereitgehaltene Hoſe. Schon ſitzt die Lederhaube auf dem unfriſierten Kopfe. Ich befehle telephoniſch ſofortiges Aufſteigen der Gruppe 1, die auf das Alarmſignal hin ſchon bei den laufenden Flugzeugen wartet. Während ich zu meiner Maſchine renne, denke ich mit Wehmut an den heute umſonſt dampfenden Kaffee.

Inzwiſchen melden zwei Flakzüge (Flugzeug-Abwehr-Kanonenzüge): „Die Engländer nähern

ſich unſerer Front, Richtung Monchy, Höhe 1500, noch unter den Wolken!“ Zwei Minuten ſpäter bin ich am Startplatz und mit einem Sprung in meiner ſchwarzen Kiſte. Gerade ſteigt der letzte der angeſetzten Gruppe auf. Zum Ausprobieren des Motors keine Zeit mehr. Während mein erſter Monteur mich anſchnallt und der zweite mir die Handſchuhe anzieht, ruft man mir Tourenzahl des Motors und Windſtärke in den verſchiedenen Höhen zu — letzteres iſt bei einem Luftkampf von größter Bedeutung.

„Frei!“ ruft der erſte Monteur. Mein Vogel raſt mit Vollgas los und jagt dem Geſchwader nach. Bald bin ich unter ihm durch. Durch Leuchtpiſtolenzeichen gebe ich ihm zu verſtehen, daß ich ſelbſt die Führung übernehme. Die fünf Kampfgenoſſen kommen zu mir herunter und nehmen die Angriffsformation hinter mir ein. Sie haben anſcheinend noch nicht recht ausgeſchlafen; Nummer 4 hält andauernd ſeinen Platz nicht ein. Ich droſſle meinen Motor, damit alle gut heranbleiben können. Schnurgerade geht es auf die engliſchen Doppelſitzer zu, die inzwiſchen über die ziemlich unzuſammenhängenden Wolken geſtiegen

ſind und wohl Artillerie einſchießen wollen. Die in ihrer Nähe krepierenden Geſchoſſe der Flakbatterien machen anſcheinend keinen großen Eindruck auf ſie; denn ſie kreiſen ruhig in 2500 Meter Höhe über unſeren Stellungen weiter. Da ich ihre Höhe nicht ſchnell genug erſteigen kann, ſchiebe ich mich mit der Sonne im Rücken unter die Engländer. Noch fällt Tommy nicht darauf herein. Erſt als ich kehrt mache und wieder Richtung Heimat fliege, ſehe ich den feindlichen Staffelführer, der an den langen Wimpeln am Flugzeug erkennbar iſt, ſeine Angriffsleuchtpatrone abſchießen. Einen Augenblick ſpäter ſtürzen die ſieben engliſchen Apparate im Sturzflug von oben auf uns herab und hinter uns her. Schon auf viel zu weite Entfernung fängt der Führer an zu ſchießen. Und nun iſt's Zeit!

Ich ſchieße die von meinen Kameraden ſehnlichſt erwartete rote Leuchtpatrone ab; in derſelben Sekunde machen meine fünf Albatros wie auf dem Exerzierplatz mit einem Ruck linksum kehrt, dicht geſchloſſen nehmen wir den Feind, der, durch dieſe plötzliche Wendung verblüfft, etwas durcheinandergeraten iſt, von vorne an.

Die beiderſeitigen Fliegerabwehrkanonen, die bis zu dieſem Augenblick die Luft mit ihren ſchwarzen und weißen Sprengpunkten geſprenkelt haben, ſchweigen mit einem Schlage; Tauſende blicken geſpannt nach oben: der Luftkampf beginnt.

Jeder hatte ſeinen Gegner von vorn angenommen, doch er kommt nur auf Bruchteile von Sekunden zum Schießen, da die beiden mit 400 Kilometer aufeinander zurafenden Flugzeuge im Moment des Zielens ſchon ans Ausweichen denken müſſen. „Weicht er nach oben oder unten aus?“ denkt blitzſchnell jeder der Kämpfenden. Das iſt der aufregendſte Moment des erſten Zuſammentreffens, aber es kommt dabei faſt nie etwas heraus, da der Jagdflieger von vorne zu gut durch den Motor gedeckt iſt. Die Flugzeuge raſen, mit Mühe einen Zuſammenſtoß vermeidend, kaum einige Meter über- oder nebeneinander vorbei. Und nun entſcheiden Geiſtesgegenwart, gewandtes Fliegen und ruhiges Schießen. Da die feindlichen Flugzeuge Doppelſitzer und wie Stachelſchweine nach allen Seiten bewehrt ſind — Führer nach vorne, Beobachter nach oben, hinten und den Seiten ſchießend —, muß

der Gegner von unten hinten auf allernächste Entfernung, näher als 50 Meter angepackt werden. Das Gefecht hat sich inzwischen in ein Tohuwabohu von Einzelkämpfen aufgelöst. Jeder trachtet hinter den Gegner und möglichst wenig in dessen Visierlinie zu kommen. Es ist ein Kampf auf Leben und Tod. Ein Ergeben durch Händehoch wie am Boden gibt es nicht. Der Unterliegende oder Zaudernde wird niedergekämpft bis zum Brennen oder Absturz. Dreimal habe ich den feindlichen Staffelführer auf nächste Entfernung gut im Visier, zweimal kommt mir ein zweiter Engländer in den Nacken, so daß ich ablassen muß; das drittemal setzt sich der „Wimpelmann" — so hieß bei uns dieser ausgezeichnete englische Flieger — durch einen Looping (Ueberschlag à la Pégoud) hinter mich, so daß ich schleunigst durch das gleiche Manöver und Sturzflug seiner Maschinengewehrfeuergarbe entweichen muß. Da dreht der Engländer eine ungeschickte Kurve, einen Augenblick lang sieht mich der feindliche Maschinengewehrschütze nicht, da ich durch den Rumpf seines eigenen Flugzeuges verdeckt bin — und schon sitze ich dicht hinter

und unter ihm. Ich ziehe die Maſchine ſenkrecht hoch, gehe auf 10 Meter heran, ziele, und nach 20 bis 30 Schuß geht das feindliche Flugzeug in ſteuerloſen Spiralen tief: ſein Führer iſt ſchwer getroffen, vielleicht tot. — Schon kommt von oben ein zweiter Engländer ſeinem Kameraden zu Hilfe. Ich ſtürze mich ſchleunigſt in eine große Kumuluswolke, um ihm zu entgehen und unterhalb der Wolke das Tiefgehen meines abgeſchoſſenen Engländers zu beobachten. Der turnt in gleichmäßigen, aber ſteuerloſen Spiralen dicht neben mir ebenfalls aus dem Gewölk heraus. Ich fliege hart an ihn heran und ſtaune: der Beobachter nimmt noch im Sturze, den ſicheren Tod vor Augen, ſein Maſchinengewehr und fängt an, auf mich zu feuern, allerdings, ohne zu treffen. Ein verzweifelt ſchneidiger Burſche. Ich begebe mich in etwas reſpektvollere Entfernung, ſehe, wie der Beobachter vornüberklettert, ſeinen anſcheinend toten Führer wegſchiebt und zu ſteuern verſucht. Es gelingt ihm auch, den Abſturz aufzufangen, und kurz darauf ſteht der engliſche Apparat zwei bis drei Kilometer hinter unſerer Linie in einem großen Granattrichter kopf. Ich präge

mir den Platz ein, neben den sich kurze Zeit darauf noch ein zweiter Tommy bequemt, fliege nach Hause und bin eine Stunde darauf im Auto vorne bei meinem 22. abgeschossenen Gegner. Die Gegend war gar nicht schön und die Luft dick, und da der Engländer einigemal mit sehr harten Gegenständen dicht neben unser Auto warf, so überließen wir die Reste der Flugzeuge — die Insassen waren nach Douai gebracht worden — ihrem Schicksal.

Auf dem Rückwege besuchte ich die Engländer, die beide noch lebten. Mit dem Staffelführer, einem ganz famosen jungen englischen Hauptmann, der Hals- und Bauchschuß hatte, unterhielt ich mich länger. Er nahm mir das Versprechen ab, ich solle ihn nach dem Kriege in England besuchen, und er war sehr dankbar, als ich ihm erklärte, ich würde eine von ihm selbst geschriebene Karte an seine Mutter drüben abwerfen. Leider erlag er zwei Wochen darauf seiner Verwundung. Der Maschinengewehrschütze war ein Sergeant, der mich furchtbar giftig anschaute und dauernd über sich selbst schimpfte, weil er so schlecht geschossen hatte. Er hatte sich

ein paar Rippen gebrochen und einige Prellungen beim Aufſchlag davongetragen. — Ich bin nicht abergläubiſch; aber ein merkwürdiger Zufall iſt es doch, daß ich dem engliſchen Kaptän zum Troſt im Scherze erklärte, wenn ich ſelbſt verwundet würde, dann käme ich auch in dieſes Lazarett und würde ihm Geſellſchaft leiſten — und am gleichen Abend lag ich in durchaus nicht roſiger Stimmung mit zerſchoſſener Schulter an ſeiner Seite. —

Inzwiſchen war der ſchon kurz nach unſerm erſten Luftkampf einſetzende Regen immer ſtärker geworden. Der Flugbetrieb ſchien für den Tag beendet. Doch es kommt beim Fliegen immer anders, als man denkt. Gegen 6 Uhr abends bei ſtrömendem Regen plötzlich die telephoniſche Meldung: „Zwei feindliche B. E. (Briſtol Experimental) bei Lens ſchießen Artillerie ein. Bitte dringend um Fliegerſchutz. 1te Diviſion.“ „Bei dem Wetter Artillerie einſchießen?! Unmöglich! Die ſehen weiße Mäuſe!“ ſo tönte es im Kreiſe meiner Kameraden. Nachſehen müſſen wir aber doch. Drei Flugzeuge rollten aus den unter Bäumen verſteckten Hallen, und mit un-

willigem Rattern sprangen die Motoren an. In 200 bis 300 Meter Höhe, dicht unter schwarzen Regenwolken, zogen wir, uns dauernd den Regen von den Brillen wischend, längs der Straße Douai—Lens nordwärts. Der Regen peitschte uns ins Gesicht, und traurig dachte ich an meine armen Monteure, die nach meiner Heimkehr das Flugzeug wieder reinigen mußten. Aber kurz vor Lens wurde das Wetter besser, und wirklich sahen wir die beiden B. E. über den Stellungen herumkrebsen, von unseren Fliegerabwehrkanonen lebhaft beschossen. Kaum hatten sie den herannahenden Feind bemerkt, als sie, ohne sich auf einen Kampf einzulassen, ausrissen, um nicht wiederzukommen.

Da sich das Wetter inzwischen aufklärte, jedoch noch keine feindlichen Flugzeuge hoch waren, so beschloß ich, die englischen Flak zu ärgern, und so flogen wir denn weit jenseits bei Arras die Front entlang nach Süden, von unten mit einem Munitionsaufwand verfolgt, der einer besseren Sache würdig gewesen wäre. Wenn man ständig das Aufblitzen der Abschüsse beobachtet und daraufhin sofort unerwartete Wendungen aus-

führt, kommt man durch das schwerste Flakfeuer ohne Treffer. Es gehört nur Aufmerksamkeit dazu und Mitdenken mit dem betreffenden Artilleristen, der da unten auf den Flieger schießt.

Mittlerweile waren die englischen Staffeln hochgehetzt, und mein B.-F.-(Bristol-Fight-)Geschwader, diesmal nur noch fünf Stück hoch, versuchte, sich zwischen uns und die Front zu drängen, um uns den Rückflug abzuschneiden. Der Westwind kam uns zustatten, und so nahm ich zwischen Arras und der Front in 3800 Meter Höhe den Luftkampf an.

In 2000 Meter war eine dicke, undurchsichtige Wolkenschicht. Ein anderes Flugzeug trug bereits die Wimpel des englischen Staffelführers, und ich entschloß mich sofort, mir wieder diesen vorzunehmen. Nach kurzem Kurvenkampf sehe ich einen Kameraden meiner Staffel stark qualmend steil niedergehen und in den Wolken verschwinden, hinter ihm her ein Engländer. Ich war leider zu weit weg, um ihm helfen zu können und außerdem selbst im Kampfe mit zwei Feinden, so daß ich aufpassen mußte, um mir keine Blöße

zu geben. Nach langem ergebnislosen Kurven, bei dem ich selber ziemlich viele Treffer bekam, gelang es mir, das feindliche Führerflugzeug einige Sekunden lang in der Kurve zu fassen. Das Flugzeug ging sofort im Sturzflug herunter, ich hinterher, hinter mir zwei Engländer: so stürzten wir uns zu viert in die Wolkenwand, auf die Gefahr hin, uns drinnen zu rammen. Nach bangen 20 Sekunden hatte ich das Glück, dicht neben und hinter dem feindlichen Flugzeug aus den Wolken herauszukommen. Und dabei hatte mich der Feind, an den ich schon auf 400 Meter heran war, noch nicht bemerkt. Meine beiden Verfolger hatten mich zum Glück im Wolkendunkel aus den Augen verloren. Also konnte der Tanz wieder beginnen.

Durch den für uns günstigen Wind waren wir so weit landeinwärts getrieben worden, daß der Endkampf zwischen Douai und Henin-Lietard, ganz nahe bei unserem Flughafen in 600 Meter Höhe ausgefochten wurde. Von unten schauten alle mit Glas und Scherenfernrohr gespannt zu. Ich war im Sturzflug, ohne zu schießen, bis auf 200 Meter herangekommen und wollte eben von

hinten unter den Gegner stoßen, als er mich bemerkte. Sofort warf der Engländer seine Maschine in die Linkskurve; ich prallte dadurch fast auf ihn auf. Jetzt gilt es, die ruhigeren Nerven werden siegen.

In derselben Sekunde, wo das englische Lewisgewehr auf mich losschießt und mir die Leuchtfäden um den Kopf zucken, rattern auch meine beiden Maschinengewehre. Ich ziele anscheinend ruhig. Der englische Apparat bäumt sich auf, lichterloh schlagen die Flammen nach hinten heraus, der Beobachter fällt mit seinem Maschinengewehr aus dem Flugzeug, das abmontiert und mit weggebrochenen Flügeln in die Tiefe stürzt. Ich bin so dicht am Feind, daß ich, den Gluthauch im Gesicht spürend, meinen Albatros gerade noch hochreißen kann, bevor ich mit den herumfliegenden Teilen des Engländers zusammenstoße. — Ein brennender Trümmerhaufen bildet die Reste des stolzen Führerflugzeuges. Wohl 100 Soldaten sind herbeigeeilt und winken mir jubelnd zu. Ich fliege in 10 Meter Höhe meinem 23. überwundenen Gegner die Ehrenrunde.

Bei meiner Rückkehr zur Staffel erfuhr ich zu meiner Freude, daß meinem qualmenden Kameraden nur der Motor zerschossen wurde, der Engländer ihn in den Wolken verlor und er noch glatt landen konnte.

„Das zweite Dutzend muß heute unter allen Umständen voll werden," das war der leitende Gedanke, als ich bei aufklarendem Wetter um 9 Uhr abends mit sechs Kameraden nochmals aufstieg. Diesmal waren englische Einsitzer, und zwar zwölf S. E. (Scout Experimental) und Dreidecker gemeldet. Noch bevor wir an die Front kamen, sahen wir den ganzen Verein zwischen Arras und Lens in 4000—5000 Meter Höhe herumturnen. Das war mir zu hoch und zu kalt so spät am Abend, und so schob ich mich in 3500 Meter Höhe unter die Engländer. Sie trieben sich ziemlich weit jenseits der Linie über uns herum. Die englischen Abwehrkanonen beschossen uns recht wacker, und die Nackenmuskeln schmerzten schon vom dauernden Beobachten nach oben, als plötzlich auf ein Leuchtpistolenzeichen hin die ganze Gesellschaft auf uns herunterkollerte. Wir setzten zum Gegenangriff an, und sogleich entstand ein

ſolches Durcheinander, daß man acht geben mußte, um mit niemandem zuſammenzurennen und keinen Kameraden in die Viſierlinie zu bekommen. Trotzdem gelang es mir, hinter einen ziemlich ungeſchickt fliegenden Einſitzer zu kommen. Er ging ſofort tief, ich turnte mit ihm herunter, während über uns die Luftſchlacht weiterging. Ich bin dauernd dicht hinter ihm, ſchieße und ſchieße. Er qualmt ſchon, hebt die Arme, aber will nicht ſtürzen. Und dabei gilt es, flott Schluß zu machen, denn dicht über mir kreiſt ſtändig ein Dreidecker, der anſcheinend auf einen günſtigen Augenblick lauert, um mich anzugreifen, ſich jedoch noch nicht recht getraut. Ich bin mitten im Zielen, als ich plötzlich Ladehemmung bekomme. Im gleichen Augenblick vor mir ein Schlag — der Kühler iſt getroffen, das heiße Waſſer ſpritzt mir ins Geſicht, ſo daß ich nichts mehr ſehe, das Flugzeug iſt in weißen Dunſt gehüllt! Mit der rechten Hand die Maſchine hoch-, mit der linken die Brille abreißend, ſehe ich den Dreidecker, der mich in Brand geſchoſſen wähnt, auf mich herabſtürzen. Seine Phosphor- und Leuchtſpur-

geſchoſſe pfeifen mir um die Ohren und ſchlagen überall in mein Flugzeug. Eben will ich ſein Feuer erwidern, drücke auf den Maſchinengewehrknopf, da — ein furchtbarer Schlag auf meine rechte Schulter, das Höhenſteuer mit dem lebloſen Arm fällt in die Ecke, das Flugzeug überſchlägt ſich, ſtürzt, ich verliere die Beſinnung.

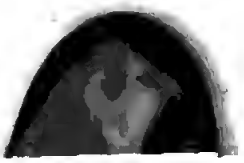
Ich komme plötzlich zu mir; der Höhenmeſſer zeigt 1600 Meter; die Maſchine überſchlägt ſich noch immer; hinter mir, dicht auf, der dauernd ſchießende Dreidecker. Nur Zähne aufeinander! Sein oder Nichtſein gilt's und klar Ueberlegen! Der erſte Gedanke: Steuer in die linke Hand — Gas weg — ſteile Spirale! Bei jeder Kurve flattert der rechte Arm in der Karoſſerie. Dann denke ich: Kühler zerſchoſſen — alſo wird der Motor nicht mehr gehen; Blutſpucken — alſo haſt du Lungenſchuß; Arm will nicht mehr — alſo Knochen kaput; 6 Kilometer jenſeits der feindlichen Linie — alſo biſt du in wenigen Minuten in Tommys Gefangenſchaft — wenn der Dreidecker hinter dir, deſſen Feuer du mit der linken Hand allein nicht erwidern kannſt, dir nicht vorher den Garaus macht! Da geſchieht plötz-

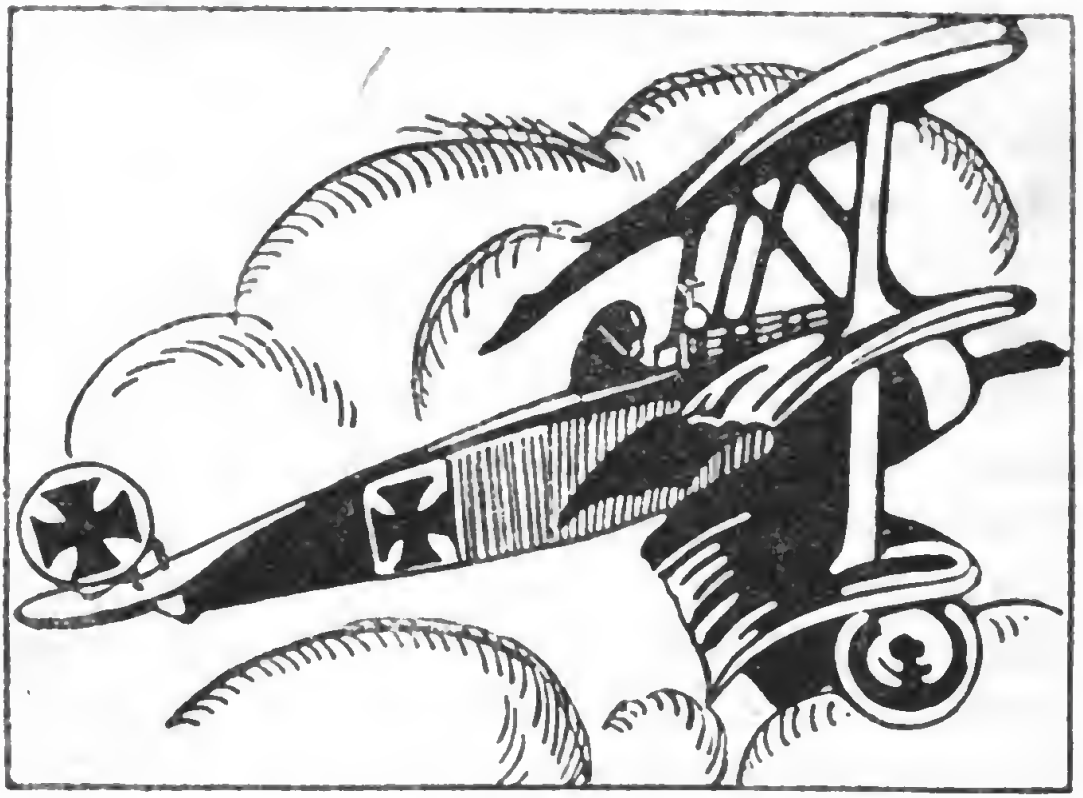
lich etwas völlig Unerwartetes. Ein Kamerad von mir hat meine verzweifelte Lage erkannt, ſtürzt nach, faßt den Dreidecker von oben und bringt ihn nach wenigen Schüſſen zum Abſturz! Nun wächſt mir wieder der Mut, ich gebe wieder Gas, mein wackerer Motor ſpringt wieder an, und in 150 Meter Höhe krebſe ich, verfolgt von wütendem Schnellfeuer der enttäuſchten engliſchen Abwehrkanonen, über die Linien, Richtung Henin-Lietard.

Inzwiſchen hatten ſich meine Stiefel mit Blut gefüllt, und ich werde ſchwächer und ſchwächer. Ich wollte aber durchaus noch nach Hauſe und biß feſt die Zähne aufeinander. Zur Vorſicht war ich ganz tief gegangen und flog 20—30 Meter hoch über dem Boden. Da fraß plötzlich — ich war bei Douai — mein Motor, die Tourenzahl ging zurück, und ich mußte landen. Um in den großen freien Platz bei Douai, wo früher eine bekannte Jagdſtaffel lag, hereinzulanden, mußte ich noch dicht über dem Boden eine ſcharfe Kurve drehen, und in der Kurve wurde mir unwohl. Während es mir ſchwarz und immer ſchwärzer vor Augen wurde,

sah ich nur mehr verschwommen zwei Hallen unter und einen großen freien Platz vor mir, und in etwa 10 Meter Höhe verlor ich trotz aller Willensanspannung zum zweiten Male die Besinnung.

Als ich bald darauf aufwachte, lag ich neben meinem Flugzeug — die brave schwarze Tante war alleine glatt gelandet — und wurde von zwei Infanteristen, die mich aus meiner Maschine herausgezogen hatten, verbunden. Nach einem nichts weniger als schönen Transport lag ich eine Stunde später neben meiner „Nummer 22" auf dem Operationstisch in Douai, und vor mir standen drei Männer mit großen Messern. Da verlor ich zum dritten Male — diesmal Gott sei Dank — die Besinnung.





Wieder in den Lüften auf dem neuen Fokker-Dreidecker

Nach fünfmonatigem Lazarettaufenthalt und zwei ebenso schönen wie interessanten Monaten im Großen Hauptquartier beim Stabe unseres hochverehrten Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte war mein Arm wieder soweit in Ordnung, daß ich mich an die Front wagen konnte, und mein erstes Opfer bildete hier ein armes, verfranztes Spad-Häschen. „Franzen" heißt, sich orientieren, und „verfranzen" heißt, keinen Schimmer mehr haben, wo man eigentlich

ist. „Häschen" heißt bei uns so viel wie Anfänger.

Es ist klares Wetter, alle unsere Fesselballone lugen in Höhen zwischen 1000 und 1500 Meter Höhe neugierig hinüber, ob sich drüben hinter den feindlichen Linien etwas regt. Und wenn die englischen Jagdflieger herüberkommen und die schwarzen Flaksprengpunkte unsern „Gasblasen" sagen: Achtung, Gefahr im Verzug, dann ziehen sie ihre Köpfe ein wie Schnecken, die sich in ihr Gehäuse verkriechen.

Ich sitze in meinem Fokker-Dreidecker, schaukle vom rechten Flügel auf den linken und fliege Richtung Laon. Bin noch weit weg von der Front, da kracht es plötzlich dicht unter mir. Verwundert blicke ich nach unten. Da — zwei schwarze Flaksprengpunkte, die mich auf irgendetwas aufmerksam machen wollen. Ich blicke nach links, ich blicke nach rechts, nach oben, nach unten, nirgends ist etwas Verdächtiges zu sehen, nur weit weg ein Flugzeug, das in 2000 Meter Höhe landeinwärts zu uns strebt. Den Typ kann ich auf die weite Entfernung noch nicht erkennen. Das kann doch kein Franzose sein, der in 2000

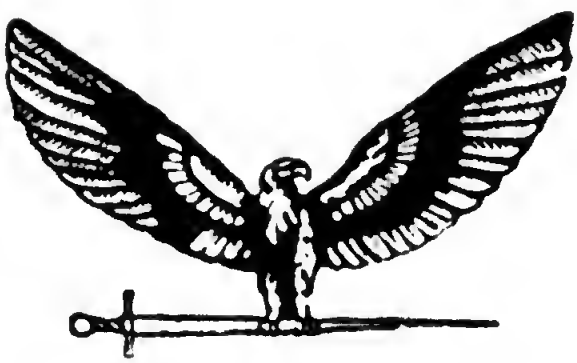
Meter Höhe hinter unſern Ballonen, noch dazu allein, ſpazieren fliegt? Ein inſtinktives Gefühl ſagt mir, ſchau dir den Burſchen einmal an! Ich ſchneide ihm die Kurve ab, bin höher, kann ihn alſo bald einholen. Nun hat er mich anſcheinend geſehen und dreht auf mich zu. So kann ich die Hoheitsabzeichen von vorne nicht ſehen, ich werde mißtrauiſch und ziehe mit einem Ruck den Dreidecker ſenkrecht hoch, bin über ihm und erblicke engliſche Kokarden auf den Tragflächen. Kehrt, das linke Auge zu und mit dem rechten „Kimme, Korn, Engländer", das iſt das Werk eines Augenblicks! Auch Tommy liegt ſchon in der Kurve, er kommt aber mit ſeinem ſchweren 200-PS-Spad nicht ſo raſch herum, und ohne daß er das Feuer erwidern kann, rattern meine beiden Maſchinengewehre los. Fünfzig Schuß — der Spad geht ſenkrecht hoch, ich nach, dann auf den Kopf und in faſt ſenkrechtem Sturzflug tief. Ich blinzele ängſtlich auf meinen Kilometermeſſer, der weit über 240 Stundenkilometer zeigt, dicht hinter ihm. Nie ablaſſen vor dem Aufſchlag, das iſt ein Grundſatz, den ich mir aus vielen ſchlimmen Erfahrungen anerzogen habe.

Da, er fängt ſich wieder, nein, der Propeller dreht ſich nicht mehr, eine lange weiße Rauchfahne deutet auf zerſchoſſenen Benzintank. Nun ſetzt der Spad auf, und zu meiner größten Freude ſteht der Vogel wohlbehalten glatt gelandet da. Aber nun paß auf! Der kritiſche Augenblick kommt jetzt, wo der wackere Engliſhman ſeinen „Kahn" anzündet, da heißt es, zuvorkommen.

Tak, tak, tak, ſchlägt meine Maſchinengewehrgarbe dicht vor der Naſe des Engländers in den Boden ein. Die Wirkung iſt immer die gleiche prompte. Im Nu iſt er heraus, läuft hundert Meter weg und hebt beide Arme hoch. Ich ſchieße ſelbſtverſtändlich nicht mehr und kreiſe um die Beute, bis ich den Gegner von zwei im Galopp herankommenden Reitern gefangengenommen ſehe.

Nun geht's heim und im Auto hin zu dem faſt völlig unverſehrten Apparat, der nur Holm-, Tank- und Propellerſchüſſe aufzuweiſen hatte, und dann zu meinem iriſchen Leutnant, der recht froh zu ſein ſchien, mit einem Streifſchuß an der kleinen Zehe weggekommen zu ſein. Er hatte die deutſchen Feſſelballone für engliſche gehalten, er-

klärte, noch gar nicht lange an dieſer Front zu ſein, und ſtellte mit Befriedigung feſt, daß für ihn der Krieg zu Ende ſei. Ich mußte ihm hierin unbedingt recht geben!



„Nur ein Viertelstündchen" Luftkampf in zehn Meter Höhe

Eines Sonntags morgens flog ich, frisch gebadet, frisch rasiert, mit einem funkelnagelneuen Dreidecker spazieren. Daß die oben erwähnten drei Ereignisse in mir ein Gefühl des Wohlbehagens und des berechtigten Stolzes auslösten, wird mir wohl niemand verdenken können.

Eigentlich wollte ich ja meinen „Fokker" nur einfliegen und nicht an die Front, aber wenn ein raufluſtiges Individuum, wie ich, bei ſolchem Spazierflug deutſches Flakfeuer über Laon und drin herumturnende feindliche Einſitzer ſieht, ſo

wirft das die solidesten Grundsätze um. Und daß mit diesen Grundsätzen aber auch der Weg zur Hölle gepflastert ist, das sollte ich leider bald bemerken, denn kurz darauf machte mir der Verein die Hölle ordentlich heiß.

Ich staunte nun erst einmal, französische Einsitzer, die in ihrer Laurigkeit (wie der Flieger taktvoll das Wort Feigheit umschreibt) unbezahlbar sind und fast nie über unsere Linien kommen, geschweige denn einen Luftkampf annehmen, so weit bei uns im Inlande vorzufinden, und halte munter drauf los.

Da ich leider noch unter ihnen bin, schiebe ich mich zwischen sie und die Front und mache hinter den letzten des feindlichen Geschwaders, das aus 16 Flugzeugen, S.-E.-(Scout-Experimental-)Einsitzern, besteht und englische Kokarden trägt.

Nun bin ich ran, ziele, schieße, denke, nun fällt er oder geht tief. Aber ganz das Gegenteil ist der Fall. Zu meiner höchst unliebsamen Ueberraschung macht mein Freund vor mir kehrt, kommt auf mich zu, schießt, und mit ihm stehen auf

einmal alle 16 S. E. nach flotter Kehrtwendung Kopf und rasen auf mich herunter. Echt englisch, denke ich mir, schieße, kurve, drehe Loopings, kurzum, ich biete den abwechselnd mich von oben angreifenden Flugzeugen nie ein ruhiges Ziel. Mit erstaunlicher Zähigkeit kommt einer nach dem anderen wie wütend schießend angebraust, um gleich wieder hochzuziehen und abzulassen, wenn ich entgegendrehe und schieße.

Aber 16 sind doch zuviel für einen einzigen. Dazu stelle ich noch mit Unbehagen fest, daß der ungleiche Kampf durch den Ostwind allmählich den Linien zugetrieben wird. Also ist es höchste Zeit zum Ausreißen. Da wir noch über eigenem Gebiet sind, werden die Tommies sicher nicht bis ganz tief nachfolgen. Das Maschinengewehrfeuer von unten bekommt in so niedriger Höhe schlecht.

Auf den „Schnirpsknopf" gedrückt, den Dreidecker senkrecht auf den Kopf gestellt, so geht's in rasender Fahrt abwärts auf den Wald von Crepy zu, und zwar Richtung Ost, hinterher mit großem Abstand die kläffende Meute. Ich bin nun hundert Meter über dem Boden, sehe nach oben

und ſtaune. Vier ſind oben geblieben, zwölf turnen auch ſchon, mir den Weg teilweiſe abſchneidend, heran; nochmals Gas weg und herunter bis auf zehn Meter über den dunklen Wald! Auch hier kommen fünf bis ſechs feindliche Einſitzer nach. Landen kann ich nicht, denn erſtens iſt dicht unter mir lauter mit Bäumen beſtandenes Gelände, und zweitens würde ſelbſt bei einer Baumlandung Tommy mich weiter mit ſeinen Maſchinengewehren bedenken.

Es bleibt nichts anderes übrig, als der verzweifelte Entſchluß, den Luftkampf mit den ſechs S. E.'s in zehn Meter Höhe anzunehmen und durchzukämpfen, bis mir oder den anderen der Benzin ausgeht, andere deutſche Flugzeuge mir zu Hilfe kommen oder ich den erledigenden Schuß bekomme. Dazu hatte ich auf beiden Gewehren, die 600 Schuß glatt abgegeben hatten, auch noch Ladehemmung. Ein ganz troſtloſer Zuſtand!

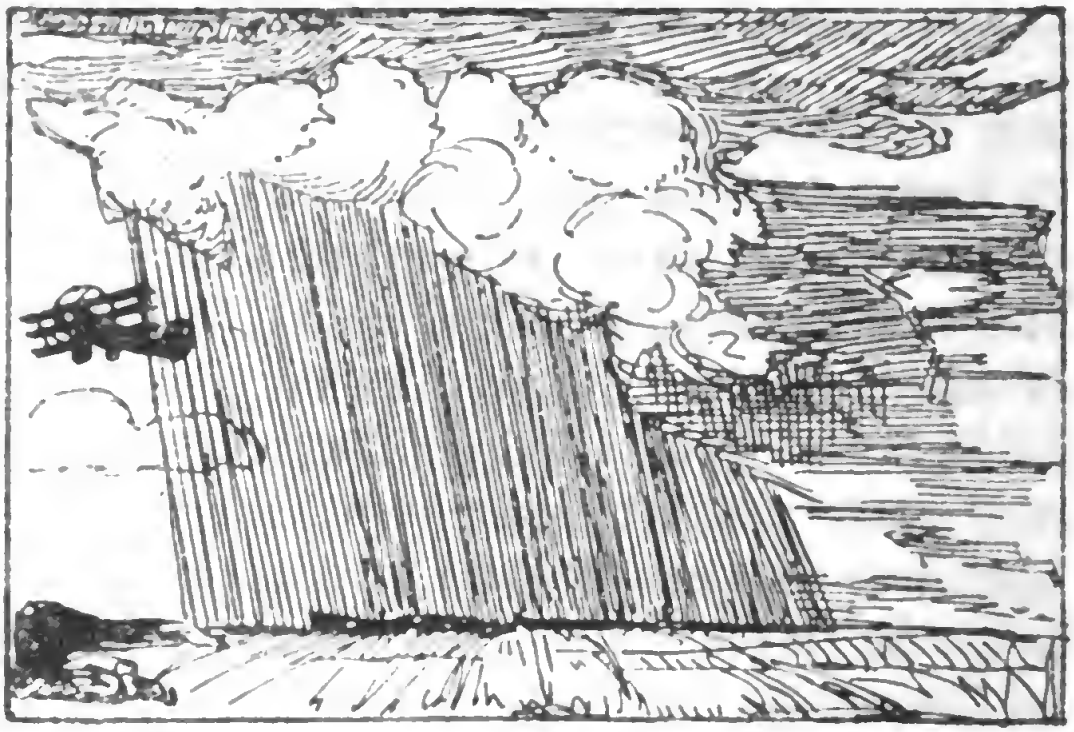
Tak, tak, tak von hinten oben, ich mache kehrt, daß faſt der Flügel am Boden ſtreift und ſauſe ihnen entgegen, im gleichen Augenblick kommt es wieder von hinten und ſeitwärts tak, tak, tak, wieder rechtsum kehrt, entgegen und hochgeriſſen;

der eine Engländer rast unter mir durch, der andere über mich weg. Schon wieder rattert es von hinten. Die Holzfetzen fliegen mir ins Gesicht, der Holm überm Kopf ist zerschossen und das Seitensteuer unterm Fuß getroffen. Ruckartig kippe ich, um aus der Garbe meines neuen Verfolgers herauszukommen, dicht am Boden reiße ich den mit Vollgas laufenden Motor wieder hoch und sitze hinter meinem Angreifer. Gottlob, mein linkes Maschinengewehr schießt wieder, der Benzintank des Gegners ist zerschossen, mit langem weißen Benzinschweif sucht er zu entkommen. Ich selbst kann ihn nicht niederkämpfen, denn schon sitzt mir ein neuer im Genick. Sofort geht's ihm entgegen, und von unten schlägt meine Garbe in sein Flugzeug. Auch er reißt aus. Aber die übrigen vier wollen die ihnen sicher scheinende Beute nicht auslassen und setzen immer wieder von oben zum Angriff an. Mein Dreidecker ist ihnen jedoch an Wendigkeit unbedingt überlegen, und auch in mir wächst allmählich wieder das Gefühl der Sicherheit.

Nachdem wir uns eine volle Viertelstunde auf diese Art und Weise belustigt haben, geben die

noch übriggebliebenen vier feindlichen Einsitzer ihr fruchtloses Bemühen, mich abzuschießen, auf. Und wie sie der Front zubiegen, da bleibe ich fest hinter ihnen her, obwohl ich keinen Schuß mehr in meinen beiden Gewehren habe und begleite sie bis über die Front. Anscheinend wollen sie absolut nichts mehr von mir wissen, und offen gesagt, war auch ich todfroh, daß der höchst einseitige Luftkampf auf diese Weise geendet hat.

Um die Treffer in meiner Maschine sind hübsche runde schwarz-weiß-rote Kreise gemalt, fein säuberlich das Datum drauf geschrieben, und seit diesem Tage liebe ich meinen Fokker-Dreidecker heiß.



Ein Zuſammenſtoß in der Luft

Man fliegt tagaus, tagein, glaubt, alles ſchon erlebt zu haben, und erlebt doch immer wieder etwas ganz anderes, Neues. Und dann kommt der Schrecken eigentlich immer erſt nachher.

So ging es mir auch an einem ſtark bewölkten Februarnachmittag. Es war ſo ein richtiges „Wegelagererwetter", als Oberleutnant Bl., Leutnant H. und ich loszogen, um ein feindliches Artillerieflugzeug zu ſchnappen.

In den Wolken fliegend und nur von Zeit zu Zeit zur Orientierung nach unten heraus-

stoßend, so hingen wir über La Fêre im naſſen Grau.

Und plötzlich tauchten auch, ebenfalls am unteren Wolkenrand, vier Sopwith-Einſitzer auf, die auf uns zu Kurs halten. Das alte Lied, daß bei Kämpfen von Geſchwader gegen Geſchwader nie viel herauskommt, bewahrheitete ſich auch diesmal. Nach einigem wilden Durcheinanderkurven mit den ſehr gewandt fliegenden vier Sopwith-Einſitzern, zogen dieſe in die Wolken und feindwärts ab. Ich äugte nach, es half aber nichts, die Geſellſchaft war weg. Alſo machte ich auch kehrt und flog, während die engliſchen Flaks munter nachpulverten, dicht unter dem Gewölk wieder oſtwärts. Leutnant H. kam hinter mir, Oberleutnant Bl. hatte ich aus den Augen verloren. Ganz nahe links von mir hing ein Wolkenfetzen tief herunter, der mir die Ausſicht nach Norden raubte.

Wieder krachte es dicht rechts vor mir, ich drehte eine ſcharfe Linkskurve, um den Flaks das Zielen zu erſchweren, da — o Schreck — raſte der Dreidecker von Oberleutnant Bl. aus dem Wolkenfetzen heraus, direkt auf mich zu. Wir

beide konnten uns erſt im letzten Augenblick ſehen. Ein Zuſammenprall dünkte uns unvermeidlich. Mit einem Ruck riß ich meine Maſchine hoch, Bl. ſtellte ſeine auf den Kopf, in Meterhöhe raſten wir untereinander durch, er verſchwand unter meinem Tragdeck! Ich warf die Kiſte in die Rechtskurve, um zu ſehen, wo er war, denn es gibt kein abſcheulicheres Gefühl, wie ein Flugzeug ganz dicht unter ſich zu wiſſen und es nicht ſehen zu können. Da ſpürte ich ein Vibrieren in meinem Dreidecker, ein eigentümlich kniſterndes, ſtöhnendes Geräuſch, wie wenn ſich Holz biegt oder bricht — wir waren zuſammengerannt! Bl. hatte im gleichen Augenblick, in der ich die Rechtskurve drehte, ſeinen Dreidecker in die Linkskurve gelegt und ſein oberes linkes Tragdeck hatte ſich in mein unteres rechtes gebohrt.

Genau ſo ſtarb Boelcke. Das war unwillkürlich mein Gedanke, als ich mit einem verzweifelten Ruck meinen Fokker aus der Rechts- in die Linkskurve werfe und — frei war! Dies alles war das Werk zweier Sekunden. Ein Blick nach unten zeigte mir, daß auch Bl. „weiterkrebſte“. Mißtrauiſch beſah ich mir mein rechtes Tragdeck, und

als ich glatt gelandet war, ſtellte ſich heraus, daß durch den Zuſammenſtoß ein fauſtgroßes Loch ins untere Tragdeck gebohrt und eine Holzſpiere gebrochen war.

Um den ausgeſtandenen Schrecken wieder etwas zu überwinden und um meine Nerven zu beruhigen, ſchoß ich am folgenden Tage als Nummer 25 einen franzöſiſchen Feſſelballon brennend ab.

Fliegersprache.

Neben der allgemeinen Sprache der Feldgrauen, die sich mit einem Wörterbuch, das von der „Gulasch-Kanone“ bis zum „Gasangriff“ reicht, neue Worte für alle Begriffe schufen, haben die Flieger ihre eigene Sprache. Und wenn ein Flieger erzählt, so benutzt er diese Worte, die zu einer Art lustiger Fachsprache geworden sind. Der Flugzeugführer heißt ein für allemal „Emil“, der Beobachter heißt „Franz“. Infolgedessen ist die Tätigkeit des Beobachters im Flugzeug das „Franzen“ und wenn er sich falsch orientiert hat, so hat er sich „verfranzt“. Das Flugzeug wird lieblos, aber kurz „Kiste“, häufig auch „Kahn“ genannt. Diese Lieblosigkeit ist aber nur äußerlich, denn jeder gute Flieger hängt an seiner „Kiste“ und fühlt sich mit ihr wie mit einem lebenden Wesen verbunden. Der Flieger steigt auch nicht auf, sondern er „haut ab“, und er steuert das Flugzeug nicht in die Höhe, sondern er „zieht“ seinen Kahn. Wer ihn „überzieht“, kommt in Gefahr, „abzurutschen“, d. h. zu steil nach oben zu steigen und dadurch rückwärts abzustürzen. Wer „größere Fahrt“, d h. größere Geschwindigkeit erreichen will, muß das Flugzeug „drücken“. Drückt der Führer mit voller Tourenzahl des Motors, also mit „Vollgas“. so bekommt das Flugzeug eine „Affenfahrt“. Will er z. B. beim Landen die Motorleistung verringern, so muß er „Gas

wegnehmen". Wer das nicht tut, kann nicht auf eine „glatte Landung" rechnen, die auch „Schwanzlandung" oder „Eierlandung" genannt wird, sondern er macht eine „Bruchlandung", eine „Bumslandung" oder eine „Kopflandung", wobei sich das Flugzeug mit dem „Kopf", d. h. mit dem Motor in die Erde bohrt und senkrecht hochstellt. Ist bei der Landung noch mehr entzweigegangen, so hat der Flieger einen „restlosen Bruch" gemacht und kann froh sein, wenn er dabei nicht selbst „auf die Schnauze fällt" oder „sich die Nase verbiegt". Die Kampfflieger benutzen das oben erwähnte „Abrutschenlassen" als Scheinmanöver, um einen angreifenden Feind zu täuschen, oder gehen im „Sturzflug" d. h. senkrecht nach unten, wenn sie sich eines überlegen gegen sie andrängenden Gegners nicht erwehren können. Man kann sich dabei auch „abtrudeln" lassen, d. h., sich mit dem Flugzeug mehrmals überschlagend, tiefer fallen lassen. Findet dieses Ueberschlagen seitlich statt, so läßt man sich „über den rechten oder linken Flügel" abtrudeln. Hat man den Gegner auf diese Art abgeschüttelt, so versucht man, sich „hinter seinen Schwanz zu klemmen", d. h. sich dicht hinter und unter ihn zu setzen und ihm von dort aus „den Laden voll zu schießen".

Auch militärische Dienstabkürzungen sind in die Fliegersprache übergegangen. So ist „Flak", die Abkürzung für Flug-Abwehr-Kanonen, gang und gäbe geworden.

Ebenso erwartet der Flieger, der sich täglich mit seinen englischen und französischen Feinden herumschlägt, die er nach den Typen der Flugzeuge als „B. F."

(Briſtol Fighter), „B. E.“ (Britiſh Experimental), „R. E.“ (Reconnaiſſance Experimental) und „Spad“ (Société pour Aeroplanes et Dérivés) bezeichnet, daß der Zuhörer ihn ohne weiteres verſteht. Denn wenn der Flieger erſt alles in das „Zivil-Deutſch“ übertragen ſoll, wird's ihm langweilig und er verliert die Luſt zum Erzählen.

MOTOR

Herausgeber Gustav Braunbeck

Grösste und bedeutendste illustrierte Fachzeitschrift für

Automobilismus
Luftfahrt
Motorbootwesen

Die Kriegsausgaben des „Motor" sind durch ihre hochinteressante textliche und bildliche Ausstattung wichtige Dokumente des Weltkrieges. Jede Nummer enthält spannende Artikel aus der Feder erster Fachleute

Bezugspreis für 6 Hefte im Jahre 15 Mark bei Zustellung durch Post oder Buchhandel. Einzeln 3 Mark und Porto

Verlag Gustav Braunbeck G.m.b.H.
Berlin W 35

Luftwaffe

Illustrierte Wochenschrift für die Gesamtinteressen der Luftstreitkräfte und des Luftverkehrs

Auf Anregung der maßgebenden militärischen Kreise gegründet, bildet diese Zeitschrift ein ständiges Bindeglied swischen unsern Fliegern und dem deutschen Volke, sie will die große Bedeutung, das entscheidende Wirken und die ruhmreichen Erfolge unserer Luftstreitkräfte allen völkischen Kreisen näher bringen

Verlag Gustav Braunbeck G. m. b. H.
Berlin W 35

Kampf um Tirol

von Alfred Contag

160 Seiten mit 16 Bildtafeln
kartonniert M. 5.—

In diesem Werke spricht nicht nur ein Offizier über die Kriegsereignisse auf einem so besonders interessanten Kriegsschauplatz, sondern zugleich ein Dichter über sein großes, inneres Erleben in der Alpenwelt

(April 1918)

Verlag Gustav Braunbeck G.m.b.H.
Berlin W 35

Druck von Otto Elsner A.-G.,
Berlin SO 42, Oranienstr. 140/42.

225 937

89100003698

B89100003698A

DAYS

a fine of TWO CENTS

will be charged for each day the book i[illegible] r

b89100003698a